14e Année. — N° 657. Le Numéro : 50 centimes. Europe : 0 fr. 60 — Autres pays : 0 fr. 75 22 Avril 1911. — Tous les Samedis.

LA VIE AU GRAND AIR

PRIER

Qui vient d'accomplir le voyage aérien de Londres à Paris sans escale en 3 h. 56.

Détails techniques : monoplan Blériot, moteur 50 chevaux Gnôme, magnéto Bosch, bougie Oléo, hélice normale Ratmanof.

ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: LIVRES, ROMANS
90, av. des Champs-Élysées (téléph. 528-64,66,69
et 9, avenue de l'Opéra (téléph. 200-89).

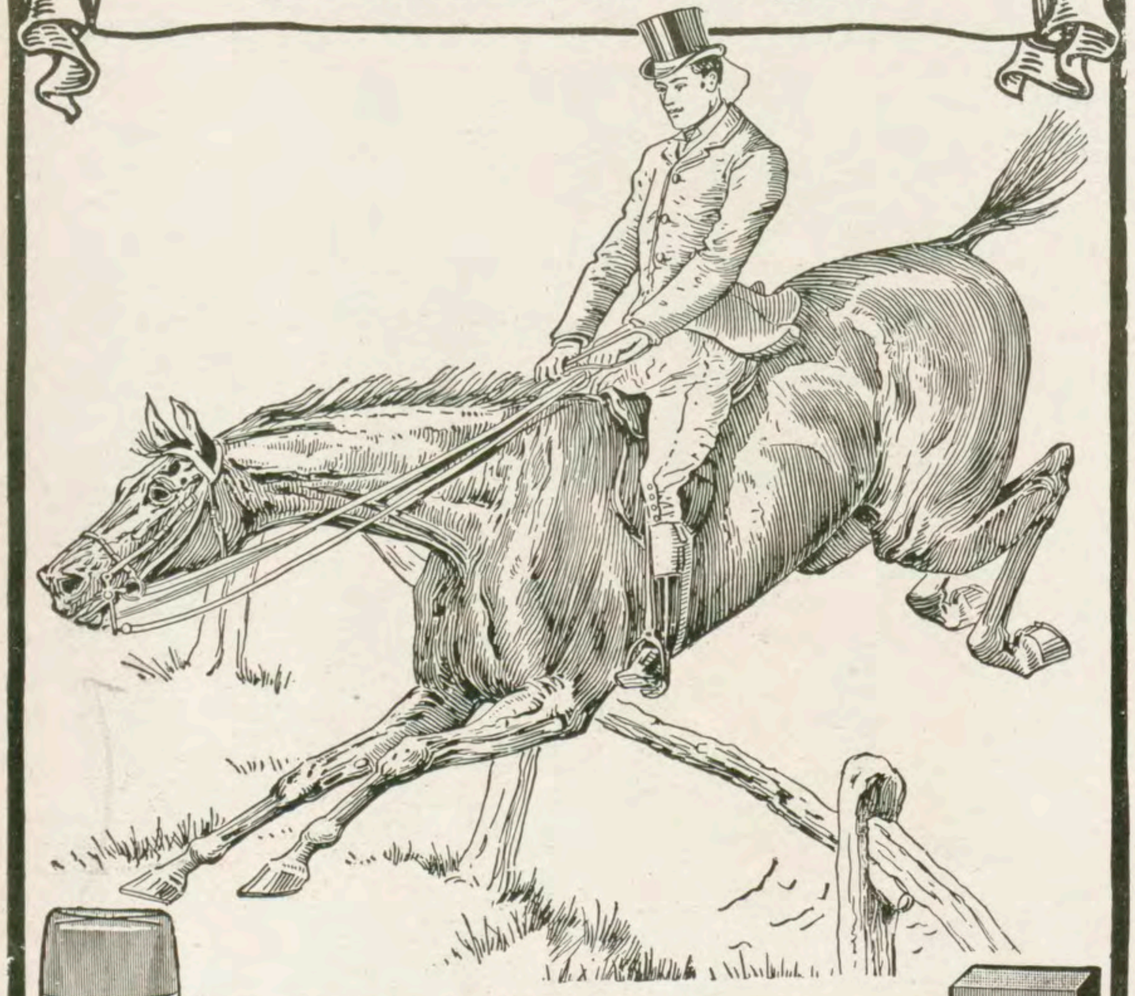
Abonn. : *France 24 fr. — Étranger 28 fr.*
Les abonnés de "La Vie au Grand Air" réalisent sur les acheteurs au N° plusieurs économies. 1° Une économie de 2 fr. sur les 52 numéros (24 fr. au lieu de 26 fr.). 2° Ils reçoivent, sans augmentation, un minimum de 3 numéros spéciaux vendus 1 fr. 3° L'abonnement donne également droit à de nombreuses primes dont ne bénéficient pas les acheteurs au N° (Liste envoyée sur demande). Les abonnements d'un an peuvent être payés en 2 fois.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

La Vie au Grand Air

PARFUM ULTRA PERSISTANT **THISBÉ** ED. PINAUD

ELLIMAN'S
EMBROCATION



POUR L'USAGE VÉTÉRINAIRE.

Foulures, Rhumatismes, Capelets, Suros, Eparvin, Courbe, Molettes, Meurtrissures, Coupures et blessures, Genoux couronnés, Maux de gorge, Blessures de la selle, Maux de bouches chez les moutons et les agneaux, Piétin chez les moutons, Foulures chez les chiens, Crampes chez les oiseaux.

Elliman's Royal Embrocation.

À L'USAGE DES PERSONNES.

Rhumatismes, Lumbago, Maux de gorge dûs au froid, Rhumes de poitrine, Névralgies, Bronchite chronique, Maux de reins Meurtrissures, Coupures légères, Foulures, Crampes, Courbature et Fatigue du corps après exercice.

Elliman's Universal Embrocation.

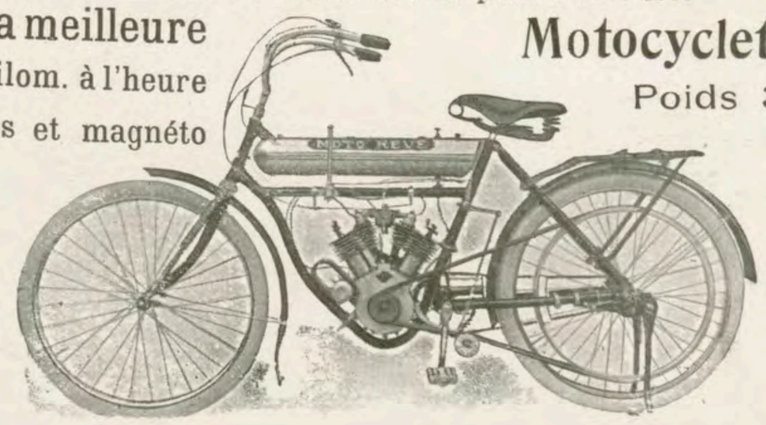
ELLIMAN, SONS & CO., SLOUGH, ANGLETERRE.

Se trouve dans toutes les Pharmacies de France et de l'Etranger.

LA MOTO-RÊVE

MÉDAILLE D'OR DU TOURING-CLUB DE FRANCE 1908-1909

Reconnue la meilleure
Vitesse 6 à 60 kilom. à l'heure
1 et 2 cylindres et magnéto



Motocyclette légère
Poids 38 kgs.
Force 2 et 2 1/2 HP

DOUCE
SIMPLE

ROBUSTE
SILENCIEUSE

GENÈVE — SUISSE

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DES TÉLÉPHONES
25, Rue du 4-Septembre
PARIS

TISSUS TÉLÉPHONES

pour Aéroplanes
BALLONS SPHÉRIQUES et DIRIGEABLES

PLAQUES PAPIERS PRODUITS LUMIÈRE

PHOTOGRAPHIE DES COULEURS
par les Plaques Autochrômes
SOCIÉTÉ LUMIÈRE à LYON-MONPLAISIR

MESDAMES
Les Véritables CAPSULES des Drs JORET & HOMOLLE
Régularisent les Epoques et en Evitent les Douleurs.
Le Fl. 4'50 Phie SÉGUIN, 165, Rue St-Honoré, Paris.

RELIGIEUSE guérit enfants urinant au lit. Écrire, Maison BUROT, nº 26 (Nantes).

SAGE-FEMME 1re cl. Pensionnaires toute Epoque. BARLET, 112, rue Réaumur. Beauté du Buste. Epilation, Obésité. — Renseignements gratis.

CURAÇAO
CHERRY BRANDY
LIQUEURS
Wynand Fockink

Officiers Ministériels

Vente au Palais, à Paris, le 10 mai 1911, à 2 heures.

I. **FERMES, HERBAGES, PRÉS,** terres et bois, à Offrainville et Saint-Aubin-sur-Scie, en 20 lots. Mises à prix : 15.000, 6.000, 5.000 à 1.000 fr. et 200 fr.

II. **DEUX FERMES A THIBERMONT** Commune de Martin-Eglise. Revenus : 800 et 600 fr. Cont. : 5 hectares 27 ares env. et 3 hect. 75 ares env. Mises à prix : 10.000 et 8.000 francs.

III. **2 FERMES A SAINT-AUBIN-LE-CAUF** 1° du « Petit Launay ». Contenance : 80 hectares 74 ares environ. Revenu net : 7.340 francs. Mise à prix : 100.000 francs. 2° « de Florence ». Contenance : 113 hectares 17 ares environ. Revenu net : 6.345 francs. Mise à prix : 100.000 francs.

IV. **FERME DU TONT,** à Baromesnil et Saint-Martin-le-Gaillard. Contenance : 48 hectares 70 ares environ. Revenu : 3.600 francs. Mise à prix : 45.000 francs. (Le tout situé arrondissement de Dieppe).

V. **13 MAISONS A DIEPPE** Faubourg de la Barre, 21 et rue Montigny, 4 et 6. Revenu : 2.000 francs. Mise à prix : 30.000 francs. Rue Montigny, nº 2. Revenu : 825 francs. Mise à prix : 1.000 francs. Faubourg de la Barre, 15, 17 et 19. Revenus : 1.600, 1.100 et 800 fr. M. à p. : 18.000, 12.000 et 7.000 fr. Quai Bérigny, 48 et 50. Revenus : 1.000 et 1.550 francs. Mises à prix : 12.000 et 16.000 francs. Rue Victor-Hugo, 15 et 13. Revenus : 900 et 2.000 francs. Mises à prix : 10.000 et 16.000 fr. Place Petit-Enfer. Revenu : 2 100 francs. Mise à prix : 20.000 francs. Quai Henri IV, Tour aux Crabes. Revenu : 1.400 francs. Mise à prix : 12.000 francs. Quai Henri IV, 123. Revenu : 440 fr. Mise à prix : 2.500 francs. Rue Descaliers, 48. Revenu : 150 francs. Mise à prix : 1.000 francs.

S'adresser à Paris, à Mes Ch. Martin et Beaugé, avoués, et à Me Prud'homme, notaire à Dieppe : Me Voisin, notaire; à Eu : Me Barry, notaire

---

VENTE au Palais de Justice, à Paris, le 11 mai 1911, à deux heures. 1er Lot :

Maison à Paris **RUE DE SEINE N°, 19**

Revenu net : 2 900 francs. Mise à prix : 60 725 fr.

2e Lot : Maison à Paris **RUE MAZARINE, 16**

Revenu net : 2.800 fr. Mise à prix : 63.000 fr.

S'adresser à Mes Detroye, Delorme, Bourgeois, Duplan, Bertrand, Houde. avoués, et à Mes Cousin et Lesguillier, notaires à Paris.

Maison à Paris **AVENUE DE TOU VILLE, 26** Ce 820 m. env. R. b. 38.169 f. 75. M. à p. 350.000 f. Prêt C. F. à cons. Adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris 9 mai. S'ad. Me Sabot, not., 6, r. Biot.

VENTE au Pal. de Just. d'Amiens, le 3 mai 1911, midi. 1° Nue Propriété du CHATEAU d'AUMONT, canton d'Hornoy (Somme) M. à p. 25.000 fr. 2° 40 PARCELLES DE TERRE, herb. et terr. boisés, terroirs d'Aumont et com. vois.; fac. de réun. Tot. des m. à p. 62.995 fr. 3° PETIT CORPS DE FERME. M. à p. 7 000 fr. S'ad. à Me Bachellier, avoué, à Amiens.

Maison à Paris **65, R. CHARLOT** Rev. br. 3.270 francs. M. à p. 15.000 francs. A adj. s. 1 ench. Ch. not. Paris, le 9 mai 1911. S'adr. à Me Fauchey, notaire, 3, rue du Louvre.

VILLE DE PARIS

TERRAIN A adj. s. 1 ench. Ch. des not. de Paris, le 2 mai 1911. angle, r. de Charenton et de Prague. Se 416m 29. M. à p. 200 f. le m. S'ad Mes Delorme et Mahot de la Quérantonnais, 14, r. Pyramides, *dép. ench.*

Maison à Paris, 22, r. du Château-d'Eau et r. Pierre-Chausson. 4. R. b. 12.400 f. M. à p. 100.000 f. Adj. Ch. not. 23 mai. Me Nottin, not., 5, r. de la Ville-l'Evêque.

VOITURES A VENDRE

Les demandes d'insertion doivent être adressées, 11, boulevard des Italiens, et accompagnées de la somme de 2 fr. par ligne.

28 HP MORS Chassis 1906, sortie neuf usine 1908, dble carross. Bourgeois gd luxe, dble phaet. cep. cuir. 2 strap face. route et limou-rev. à l'us. M. du Vigier, 4, r. Leo Delibes, Peris. 6.000 f.

9 HP Alcyon, 2 baq. pointe course, cap. acc. MARGALET, 6, rue de Jarente (4e). **1.500 f.**

10 HP Peugeot, 4 cyl. 1911, châssis livrable sous huitaine. CORBIN, 23, rue Desrenaudes, Paris.

10 HP Unic, pour taxi landaulet parf. état. S'adr. 86, rue du Pré. Paris (19e).

12 HP Bayard, 4 cyl., coupé cond., int. lant., faces bout. acétyl. diss. B. R. C. TERRAT, Nog.-s.-M

12-14 HP parf. état, 1.000 f. pièces de rech., 67, r. St-Dominique, Paris. **3.500 f.**

14 HP 4 cyl. mag. dble ph., ent. lat., cap. p. b. DESCHAMPS, 5 *ter*, rue Chalgrin (Etoile). Tél 648-41. **2.900 f.**

Faites composer et imprimer vos catalogues de luxe par Pierre LAFITTE & Cie.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cᵉ, April 22th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse : 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

22 Avril 1911 — N° 657
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 99, av. des Champs-Élysées. Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, avenue du Maine
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage.. .. .. 750 fr.

LA DERNIÈRE PHOTOGRAPHIE DU LIEUTENANT DE VAISSEAU BYASSON

Deux terribles accidents sont venus endeuiller une semaine, d'autre part si bien remplie par les prouesses de toutes sortes des aviateurs civils et militaires. Le lieutenant de vaisseau Byasson et le capitaine du génie Tarron (1) *ont tous deux trouvé la mort dans des chutes identiques, causées probablement par les remous d'une atmosphère irrégulièrement échauffée, au lever comme au coucher du soleil.*

(1) Voir page 258.

RACERS, CRUISERS, HYDROPLANES

Le meeting de Monaco qui vient de se terminer si brillamment, a attiré l'attention de nos lecteurs vers les choses du sport nautique. Notre collaborateur nous parle à ce propos des racers, cruisers, hydroplanes, et attire notre attention sur la question si intéressante du bateau à moteur pratique.

La grande et unique manifestation de sport nautique de l'année vient de finir. Pendant une quinzaine, on a pu voir évoluer, sur la baie de Monaco, des canots automobiles de tout tonnage, et de toutes puissances.

Le profane est quelque peu perdu devant le compte rendu de ces épreuves, dont les unes, *réservées aux cruisers de moins de douze mètres*, ne semblent pas, de prime abord, bien différentes de certaines autres, auxquelles prennent part des racers, ou des cruisers de 6 m. 50, à moins que ce ne soient des hydroplanes!...

Il ne nous paraît pas inutile de préciser quelque peu la signification de ces appellations, un peu vagues et dénuées de sens pour l'immense majorité de *terriens* qui s'occupent de sport.

Nous serons amenés à dire ensuite quelques mots sur la marche des canots automobiles, et sur les phénomènes principaux qui frappent le plus l'attention du spectateur d'une course.

Enfin, nous terminerons en parlant du bateau à moteur utilitaire, tel qu'il est employé pour la pêche dans certains pays (pas le nôtre, malheureusement), du nord de l'Europe.

Racers et Cruisers. L'anglomanie sportive aurait perdu une bien belle occasion si elle n'avait gratifié de noms d'outre-Manche les canots automobiles.

Que l'on se rassure: cette occasion elle ne l'a pas laissé échapper.

Donc, un *racer* est un bateau destiné à la course, et uniquement à la course.

La vitesse maxima d'une embarcation sera réalisée par la plus petite coque dans laquelle on aura placé le moteur le plus puissant. C'est vers l'obtention de cette vitesse maxima que tendent les constructeurs de racers.

Le problème n'est d'ailleurs pas aussi simple qu'il paraît être de prime abord.

Il faut, en effet, avant toutes choses, que le bateau conserve à toutes les allures une stabilité suffisante.

Or, les conditions de stabilité varient du tout au tout quand on considère le canot au repos, ou animé d'une faible vitesse, ou bien quand on étudie sa tenue sur l'eau aux grandes allures.

Tel canot, très stable et très sûr tant que sa vitesse restera moindre que vingt kilomètres à l'heure, deviendra extrêmement dangereux quand il se déplacera à 40 kilomètres à l'heure.

Sous l'action de la poussée de l'hélice, en effet, la coque tend à sortir de l'eau par son avant, et à s'enfoncer par l'arrière, par compensation. L'assiette de l'embarcation variera donc d'une façon constante avec la vitesse.

A partir d'un certaine limite, tout accroissement de vitesse devra donc être considéré comme dangereux pour la stabilité.

Cette limite sera d'autant plus basse que la coque aura des dimensions plus petites.

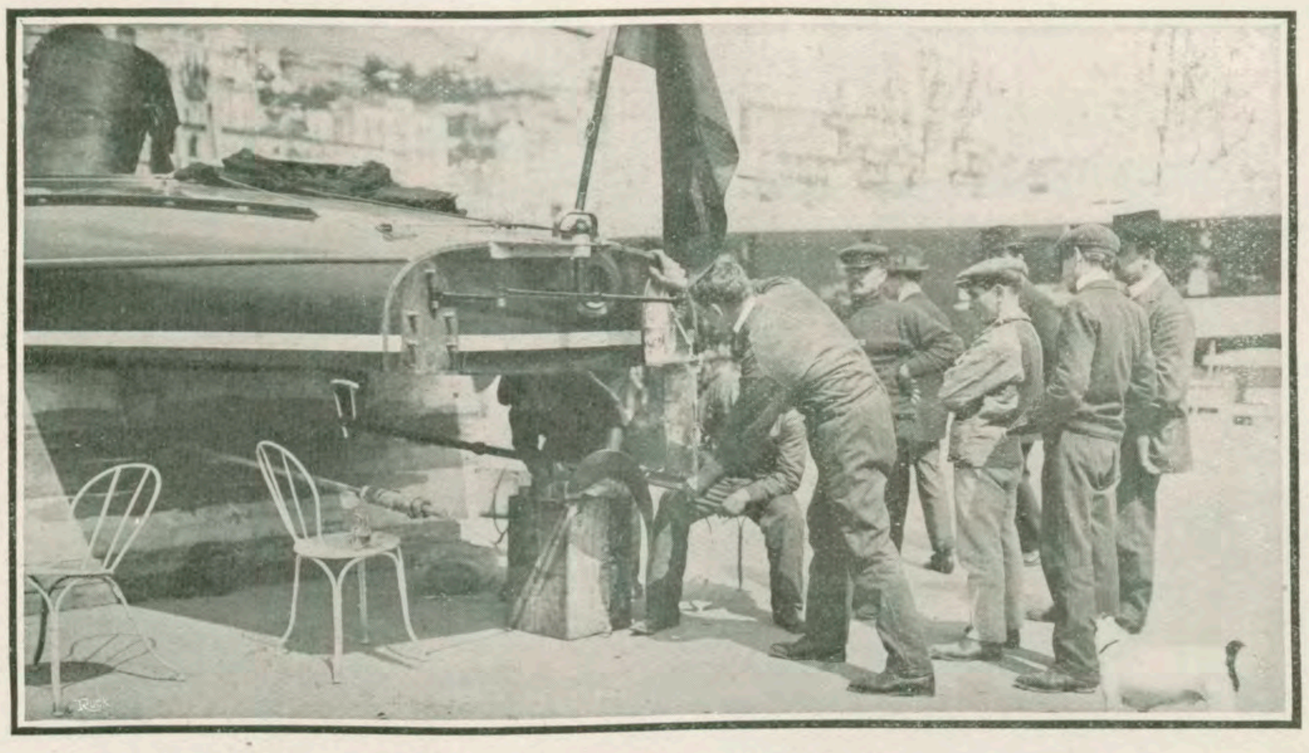
Hâtons-nous de dire, d'ailleurs, que tous les *racers*, sans exception, naviguent *au-dessus* de leur limite raisonnable de vitesse. Ils sont en perpétuel danger de chavirer ou de couler.

Le grand art consistera donc à étudier les formes de la coque, à l'arrière principalement, pour que ce danger soit autant que possible diminué.

Il ne disparaîtra jamais complètement.

Aussi, la conduite d'un racer est-elle fort délicate, plus délicate peut-être que celle d'une voiture de course lancée sur une route : les virages devront être pris avec une grande virtuosité sous peine, pour le bateau, de finir brusquement et tristement sa carrière par le fond de la mer.

Le *racer* n'a donc absolument rien d'une embarcation pratique. C'est un outil de sport, d'abord, et ensuite, nous nous empressons de l'ajouter, un excellent instrument d'expérience, dont on pourra tirer des enseignements pratiques pour l'établissement des canots de promenade.



On remet une hélice au *Maple Leaf*.

Pour gagner du poids, on réduit tellement en épaisseur les coques des canots de vitesse, que celles-ci cèdent sous la seule pression de l'eau aux grandes allures, ce qui arriva à plusieurs représentants étrangers au Meeting de Monaco.

Ce sont ces derniers que l'on décore du nom de *cruisers*. A l'inverse d'un *racer*, un *cruiser* doit donc avant tout être habitable. M. J. Izart l'a très bien défini, dans son intéressant ouvrage sur les *Canots automobiles*, un *bateau de transport*, alors que le racer est un *bateau de sport*.

On conçoit qu'il existe une variété pour ainsi dire illimitée de *cruisers*. Aussi doit-on les classer, pour les épreuves, en un certain nombre de catégories.

Ce classement est établi en général, en tenant compte 1° de la longueur de la coque, 2° de son poids, 3° de la puissance (ou de l'alésage) du moteur qui l'anime.

Le classement des moteurs à l'alésage est celui qui est en vigueur à Monaco.

Les hydroplanes. Nous avons dit tout à l'heure qu'un bateau en vitesse se *déjauge* de l'avant, et semble vouloir sortir de l'eau.

En lui donnant une forme appropriée, on arrive à le faire non plus flotter, mais bien réellement glisser à la surface de l'eau.

On arriva alors à l'hydroplane.

Ce type d'embarcation diffère nettement dans sa forme des canots ordinaires.

Le fond est absolument plat, ou, plus souvent, se compose de deux (ou plusieurs) plans parallèles disposés un peu en retrait les uns des autres.

Leur inclinaison commune sur la direction horizontale doit être, pour que l'appareil fonctionne dans de bonnes conditions, comprise entre 2 et 4°.

La résistance à l'avancement d'un hydroplane est incomparablement plus faible que celle d'un bateau *flottant*.

A puissance et à dimensions comparables, un hydroplane réalisera donc une vitesse de beaucoup supérieure à celle d'un autre canot, et si l'on atteint enfin le 100 à l'heure sur l'eau, cette vitesse vers laquelle tendent les efforts des sportsmen et des constructeurs de canots, ce sera vraisemblablement avec un hydroplane que l'on y arrivera.

Un hydroplane en vitesse glisse sur l'eau, avons-nous dit, sans presque y plonger. Seule son hélice reste immergée.

On devrait songer à le débarrasser de ce dernier contact avec l'eau en le munissant d'une hélice aérienne: c'est ce qui a été essayé depuis déjà plusieurs années.

Il ne semble pas d'ailleurs qu'on y ait trouvé un bien grand avantage. Cela tient sans doute que les hélices marines, mieux connues encore maintenant que les hélices aériennes, ont une utilisation meilleure que ces dernières.

Les hydroplanes sont par essence des *racers*. On ne saurait songer à en faire des véhicules de transport réellement habitables.

On conçoit en effet que l'équipage d'un tel engin est loin d'être à l'aise dans un tel bateau, surtout quand il se déplace en mer, où les lames, si légères soient-elles, lui infligent de terribles secousses à chaque prise de contact avec l'élément humide.

Les sièges doivent être montés sur ressorts à longue course, et munis de solides et moelleux coussins pneumatiques.

Que dire des virages, où l'embarcation, forcée de ralentir considérablement, *dérape* néanmoins, n'obéissant que difficilement à l'action de ses gouvernails.

Le canot utilitaire. L'automobile a mis de longues années avant de devenir un instrument de transport utilitaire pratique, sous la forme de fiacres et de poids lourds. Le canot automobile mettra plus longtemps encore, sans aucun doute, dans notre pays tout au moins.

Le canot à moteur utilitaire serait destiné à être utilisé par les pêcheurs, trop souvent à la merci des vents ou des courants défavorables.

Mais on n'a rien fait, ou presque, en France, pour encourager la construction de ce genre d'embarcations.

Un canot de pêcheur doit être essentiellement rustique quant à son groupe moteur.

Or le moteur à essence à quatre temps, si perfectionné qu'il soit à l'heure actuelle, est encore trop délicat, exige des soins trop constants et trop minutieux pour atteindre ce but.

En Hollande, en Suède, en Norvège, on commence à utiliser les canots à moteur pour la pêche.

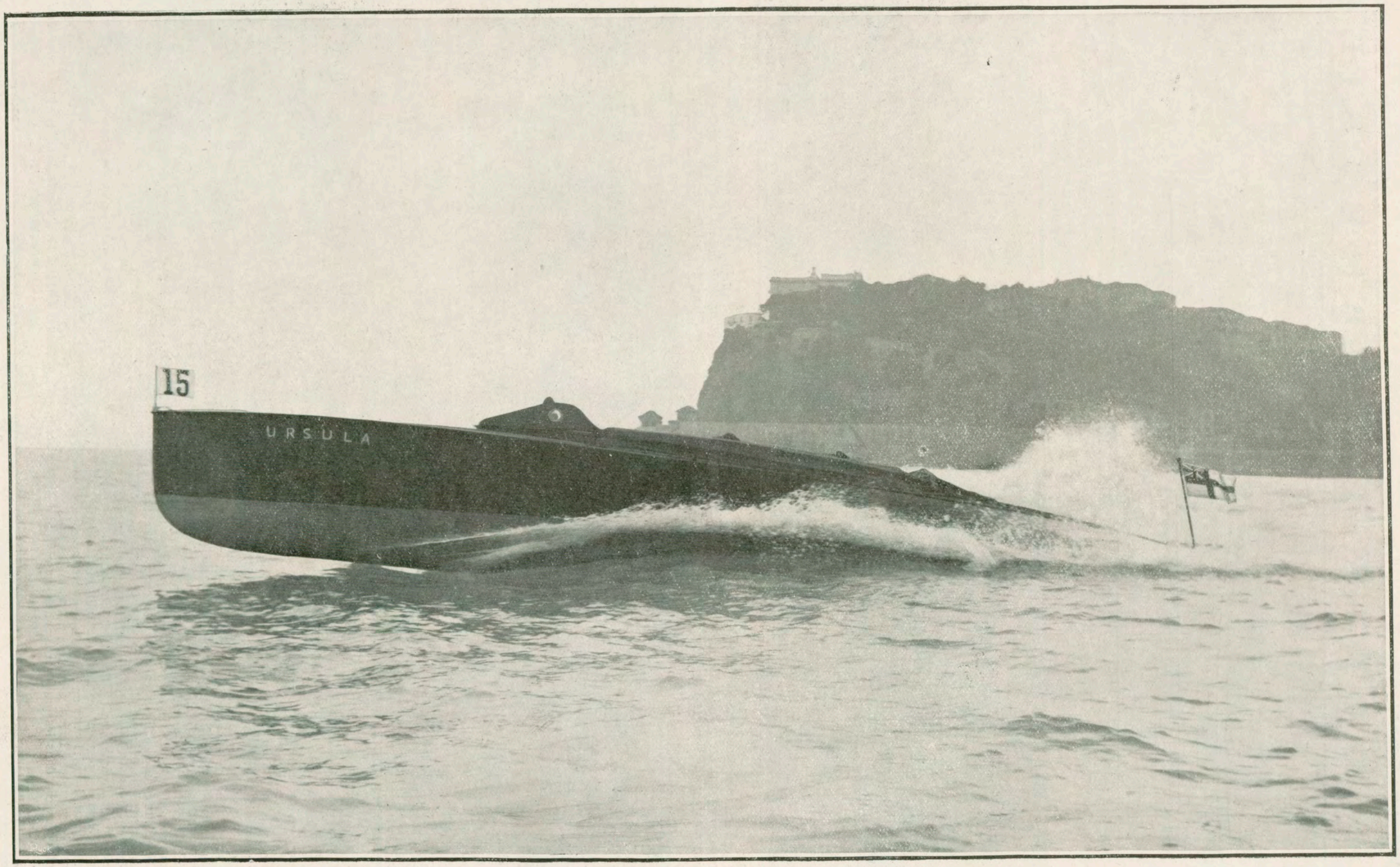
C'est le moteur à pétrole lampant qui semble avoir donné les meilleurs résultats.

Le meeting de Monaco, c'est très bien pour le sport et le tourisme nautique, mais c'est plutôt insuffisant pour nous donner le bateau à moteur à l'usage des gens qui vivent de la mer.

HENRI PETIT.

Photographie de notre envoyé spécial.

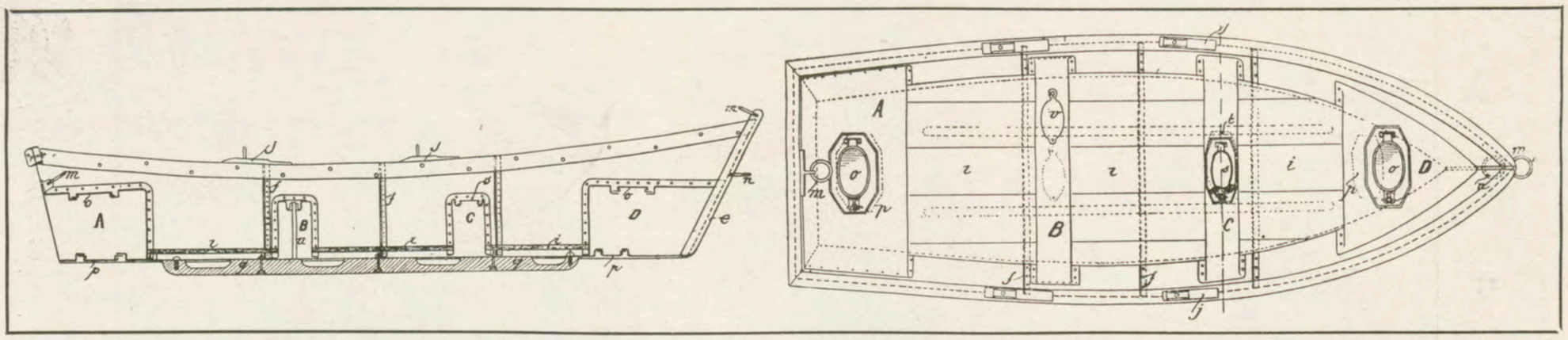
LE MEETING DE MONACO



LE RACER *URSULA* DANS LA COUPE DE S. A. S. LE PRINCE DE MONACO

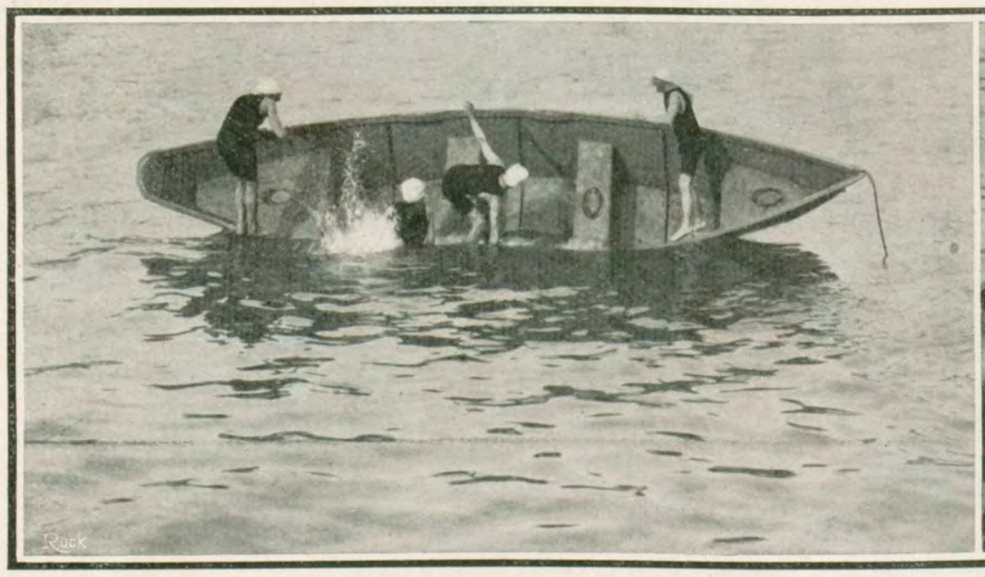
C'est au racer du duc de Westminster qu'est revenue la Coupe de S. A. S. le prince de Monaco. Ursula, *avec son moteur de 700 chevaux, a couvert les 2.850 mètres en 2 m. 34 s. 1/5 et le kilomètre lancé en 58 s. 4/5. Les records restent au* Brasier-Despujols *avec 2 m. 27 s. 4/5 et 50 s. 4/5 en 1910.* Ursula *avait gagné le Prix de Monaco, 50 kilom. en 48 m. 57, et avait abandonné à moitié du parcours dans la Coupe des Nations, alors qu'elle était en tête.*

LA DORIS INSUBMERSIBLE



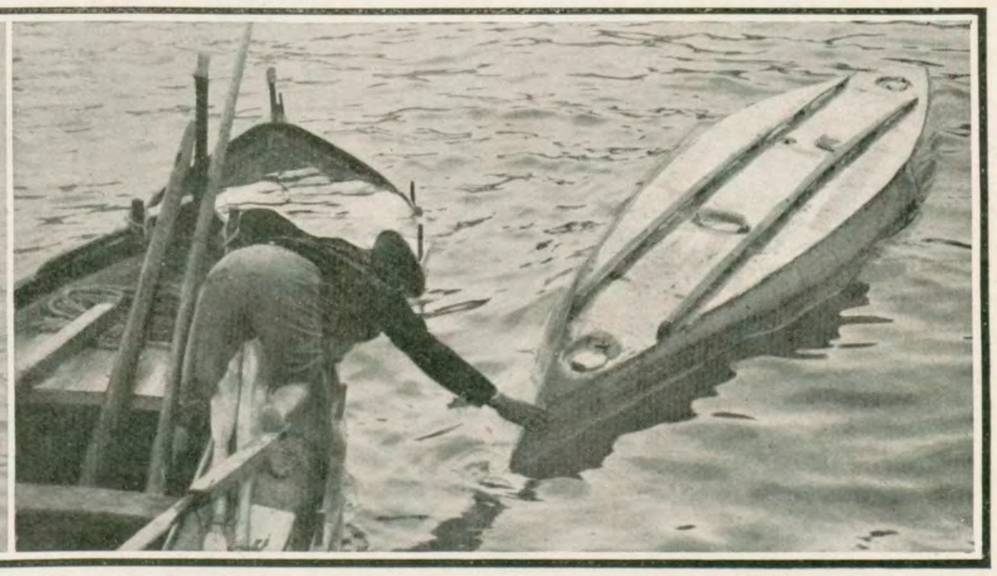
Plans de la nouvelle Doris insubmersible.

Elle comporte des caissons étanches A B C D. *L'étrave* e *est en fer plat, les membrures* f *en cornières d'acier. Les seules parties en bois sont le plancher* i, *les banquettes, les plats bords, les dames de nage* j *et les deux fausses quilles* q.



La Doris ne se renverse pas.

Si on suppose que tous les hommes du bateau se mettent sur le même côté et montent sur le plat bord, le bateau ne se renverse pas.



La Doris est retournée.

Une fois retourné, le bateau ne coule pas, même quand les caissons étanches contiennent les provisions prévues.

La Doris en bois enfonce.

L'ancienne Doris en bois est dépourvue de stabilité. Elle se retourne facilement. En outre le poids d'un homme suffit pour la faire enfoncer.

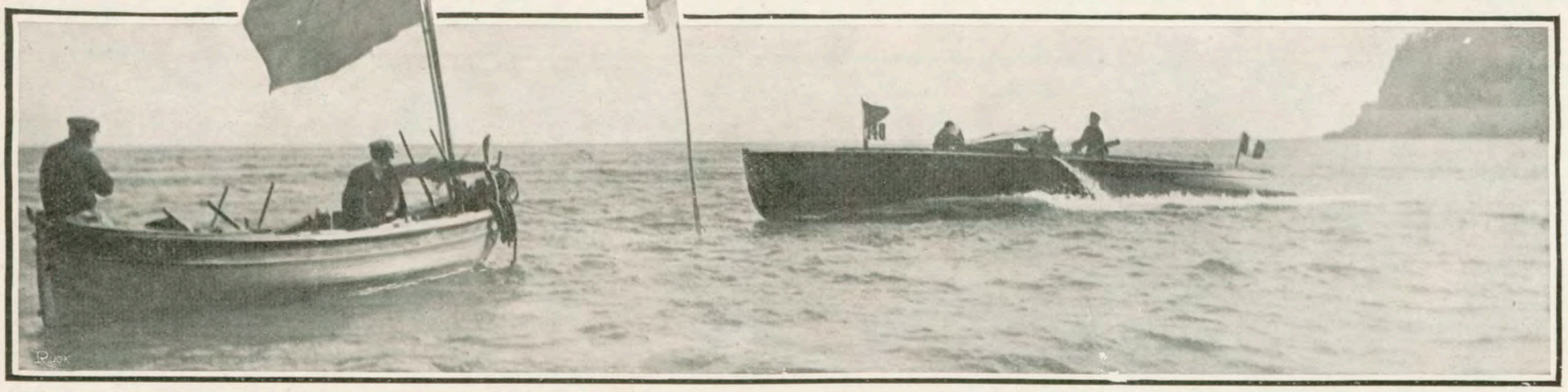
La Doris en tôle n'enfonce pas.

Sept ou huit hommes peuvent s'accrocher à la Doris retournée. Des hublots étanches et des tétines leur permettent d'accéder aux caissons de vivres et d'eau. En cas de naufrage, plusieurs de ces bateaux peuvent être réunis de manière à former un radeau.

UN bateau, qui pour n'être pas automobile n'en a pas moins été très remarqué au meeting de Monaco, est la nouvelle Doris inventée par Pitre et qui est construite par les chantiers Deperdussin. On sait que les Doris sont de petits bateaux plats employés par les sardiniers des côtes et les morutiers de Terre-Neuve. Construites en bois, dépourvues de stabilité, elles sont à la merci du moindre coup de mer. La Doris Pitre, au contraire, est toute en tôle. Elle comporte deux caissons étanches, l'un à l'avant et l'autre à l'arrière et deux autres formant banquettes qui rendent le bateau absolument insubmersible, même rempli d'eau, même chaviré et portant 7 à 8 hommes. Les caissons étanches peuvent contenir des vêtements de rechange, de l'eau, des vivres. Comme ils peuvent être mis à la mer sans bossoirs, ces bateaux sont de nature à rendre de multiples services dans les grands paquebots en cas de naufrage.

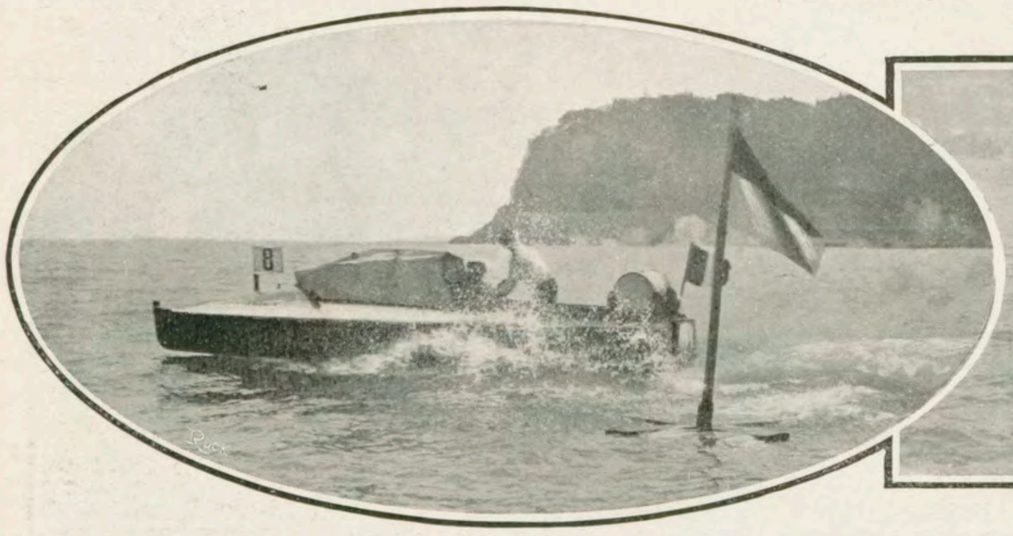
Photographies de notre envoye spécial.

LE MEETING DE MONACO



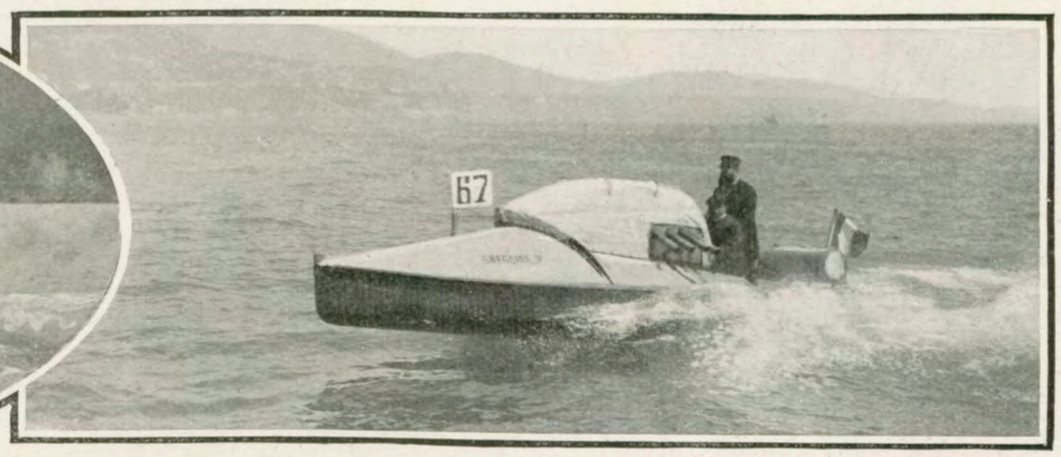
Chantecler II gagnant du Prix de la Riviera.

Le beau racer de M. Coulomb a montré une tenue magnifique en mer. Il a couvert les 50 kilomètres du Prix de la Riviera en 1 h. 6 m. 3 s.
Détail technique : Coque Despujols.



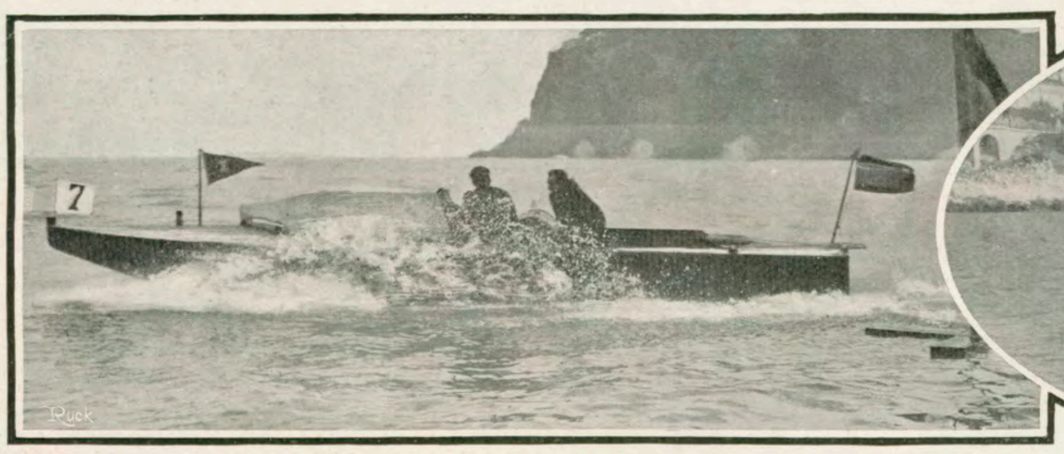
Le Labor V

Racer de 1re série, 2e dans le Prix de la Côte d'Azur en 1 h. 6 m. 3 s.
Détails techniques : Moteur Labor-Aviation. Coque Despujols.



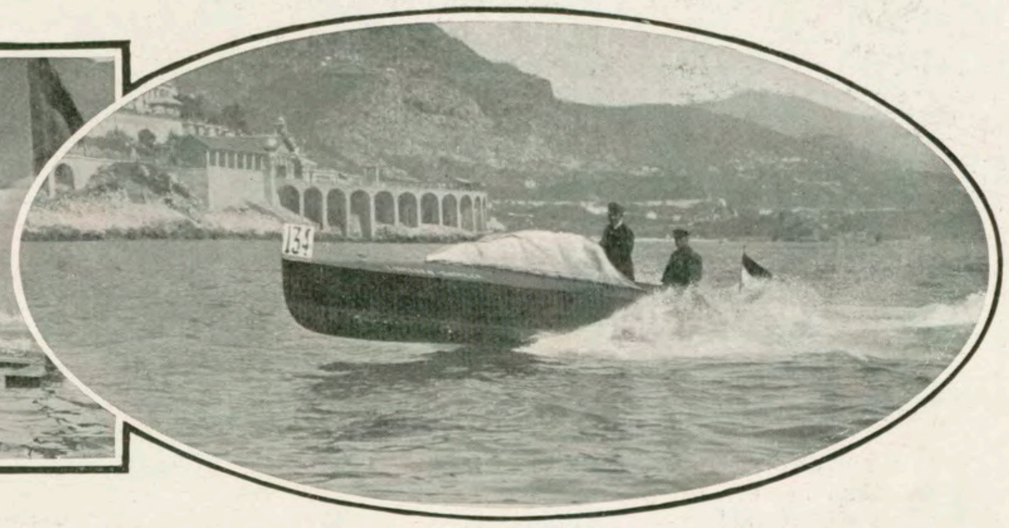
Le Grégoire X

Cruiser de 2e série a gagné le Prix du Tir aux Pigeons en 1 h. 14 m. 36 s.
Détails techniques : Moteur Grégoire. Coque Despujols.



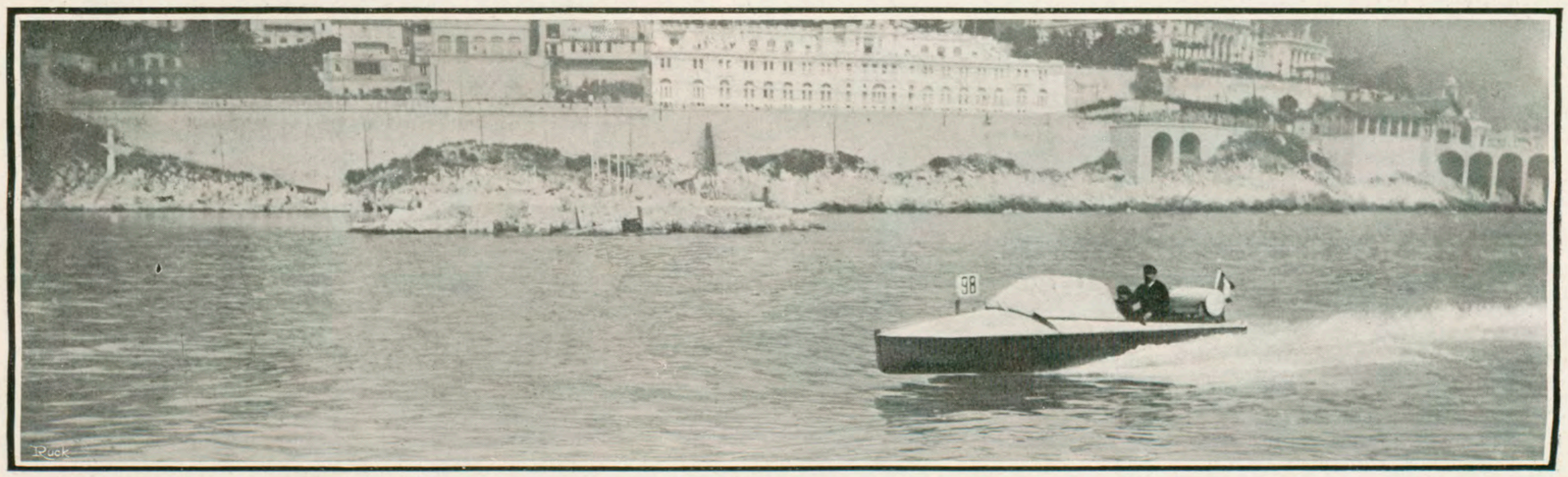
Le Sigma-Labor.

Le cruiser de M. de Soriano, gagnant de la Coupe des cruisers.
Détails techniques : Moteur Labor-Aviation. Coque Despujols.



Le Lursen Daimler.

Le cruiser allemand a enlevé la Coupe des Nations en 2 h. 1 m. 20 s.
Détail technique : Huile de la Vacuum Mobiloil.



Le Labor IV.

Le cruiser de 3e série à MM. de Clèves et Chevallier, a gagné le Prix de la Méditerranée, couvrant les 50 kilomètres en 1 h. 32 m.
Détails techniques : Moteur Labor-Aviation. Coque Despujols.

DE LONDRES A PARIS SANS ESCALE

Prier à son départ de Londres.

Aprés avoir pris un faux départ à midi, Prier s'élevait à 1 h. 37 de l'école Blériot à Hendon. A 5 h. 33, il atterrissait à Issy-les-Moulineaux, ayant couvert la distance qui sépare les deux capitales en 3 h. 56.

Pour son premier voyage aérien, Prier débute par un coup de maître. Il vole de Londres à Paris en 3 h. 56 sans escale.

La nouvelle se répandait mercredi soir, dans la ville, qu'un aviateur venait d'atterrir à Issy-les-Moulineaux, venant de Londres. Son nom, Prier, ne disait rien à personne. Il fallait être un initié pour le connaître.

En fait, Prier, n'était pas tout à fait un nouveau venu, quoiqu'il n'eut son brevet de pilote que depuis août dernier. Directeur de l'école anglaise Blériot à Hendon, il avait acquis par des vols journaliers une réelle expérience de l'atmosphère; mais, à part deux ou trois excursions au-dessus de Westminster et des faubourgs de Londres, il n'avait jamais fait de voyage au-dessus de la campagne. C'est pourquoi son raid de Londres à Paris est d'autant plus remarquable. Modeste de son naturel et recherchant peu la réclame, Prier n'avait convoqué à son départ pas plus qu'à son arrivée, ni la presse, ni les photographes, ni les cinéma. C'est pourquoi sa performance n'eut pas le retentissement qu'elle méritait. Ce fut, en somme, le plus beau voyage qui eût été accompli jusqu'à ce jour, tant pour la distance couverte sans escale qui bat de loin tous les records, que pour la vitesse. Parti à 1 h. 37, Prier atterrissait à Issy-les-Moulinaux à 5 h. 33, ayant couvert par conséquent la distance en 3 h. 56, après s'être légèrement égaré dans le brouillard et avoir poussé jusqu'à Saint-Cyr d'où il dut revenir sur ses pas.

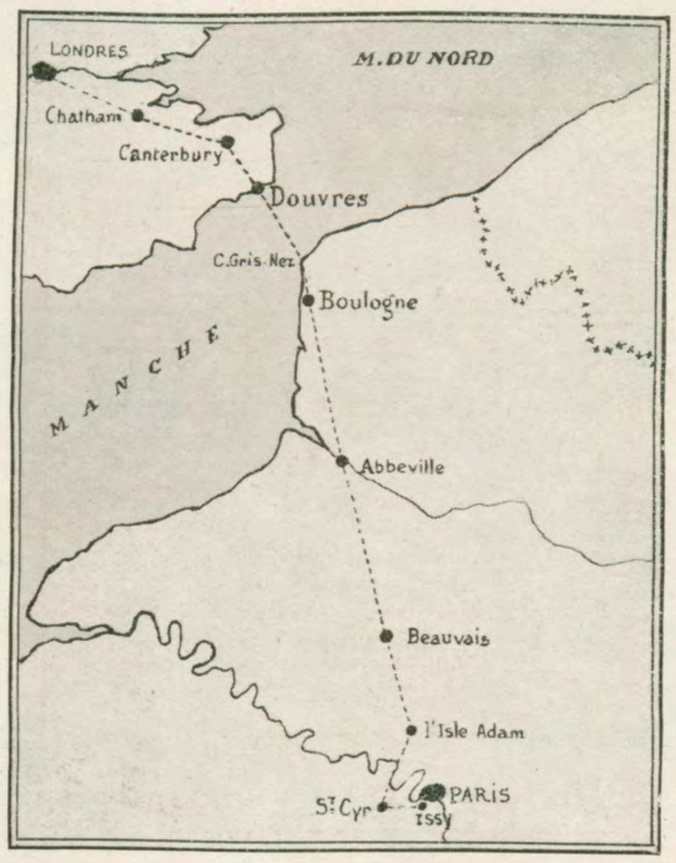
Détail curieux, c'est sur l'appareil même avec lequel Leblanc gagna le Circuit de l'Est, le Blériot avec le 50 chevaux Gnôme N° 190 que Prier a accompli son magnifique voyage.

Le même jour, sur l'aérodrome de Pau, Blériot battait tous les records de vitesse, avec le Blériot à 100 chevaux Gnôme, couvrant 100 kil. en 54 m. 55 s. 3/5.

Pendant ce temps, le général Roques, inspecteur permanent de l'aéronautique militaire faisait procéder à de grandes manœuvres aériennes, les premières qui aient été tentées. Du terrain de Villacoublay, les appareils montés par deux officiers partaient successivement par des itinéraires différents porteurs de dépêches qu'ils devaient remettre à diverses autorités militaires. Chacun remplissait à merveille le rôle qui lui était affecté. Tous se réunissaient au champ de manœuvres des Groues où ils étaient passés en revue par les généraux Ferré et d'Amade. Enfin, le lieutenants de Roze, de Malherbe et Princeteau quittaient Paris pour Bordeaux.

Pourquoi faut-il qu'une semaine si glorieuse soit attristée d'un voile de deuil ? Deux officiers des plus distingués, le lieutenant de vaisseau Byasson et le capitaine du génie Tarron trouvèrent tous deux la mort dans une chute terrible, le premier à Coignières, le second au-dessus même du terrain de Villacoublay, où il allait atterrir, arrivant d'Orléans. Cinq officiers déjà ont payé de leur vie leur dévouement à la cause de l'aviation.

M. V.

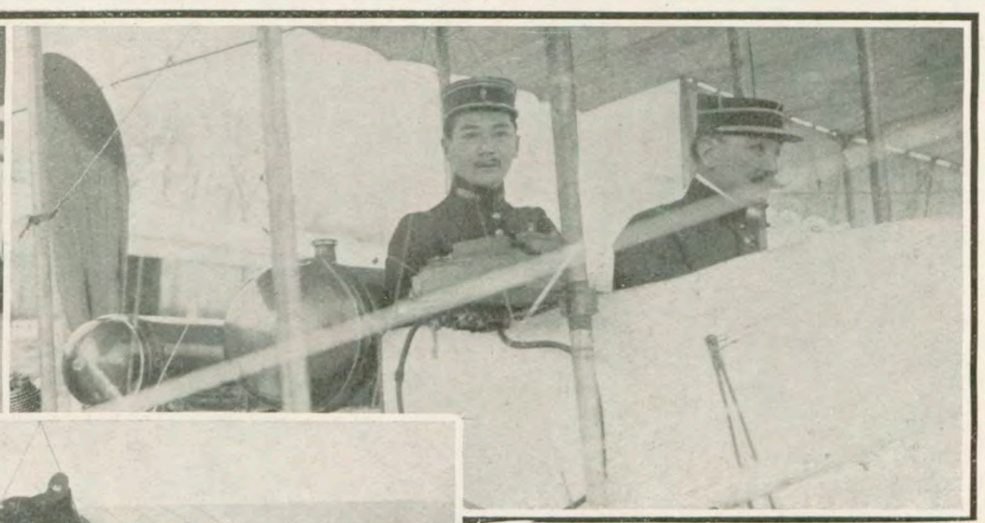


L'itinéraire de Prier.

Prier gagna Douvres par Canterbury, traversa la Manche vers le cap Gris-Nez et passa par Boulogne, Abbeville, Beauvais et Saint-Cyr.

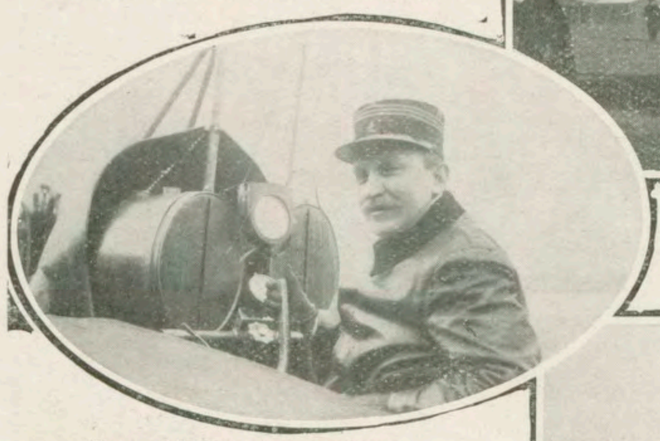
LES GRANDES MANŒUVRES DE L'AIR

Le cap. Etevé et le l.-c.l Bouthiaux.
Les manœuvres de l'air à Orléans.



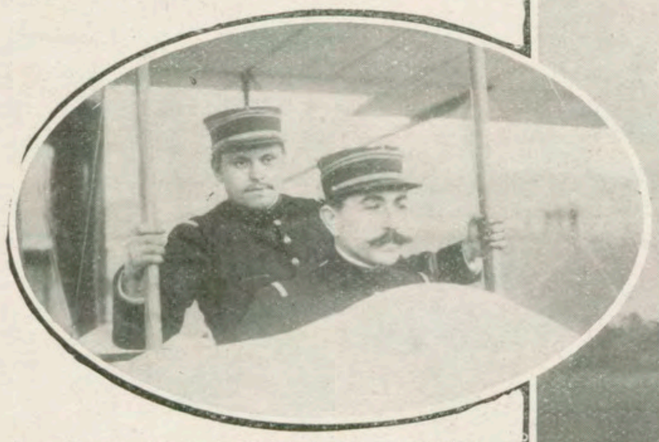
Les lieutenants Ménard et Do-Huu
Le dernier d'origine annamite.

Le lieutenant de Roze quitte Pau.
Les officiers de Pau, de leur côté s'envolèrent pour Bordeaux.

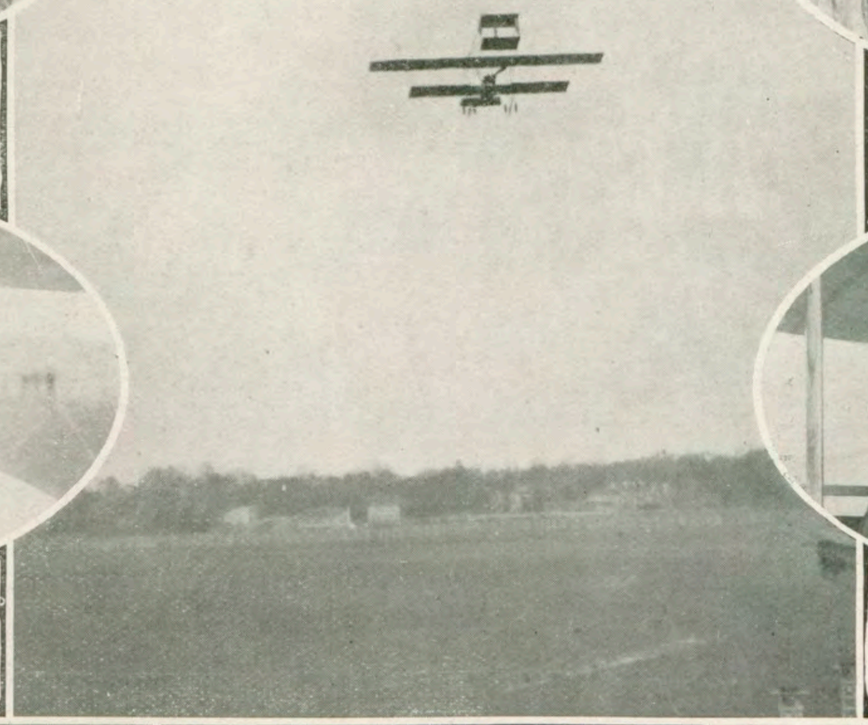


Le capitaine de Chaunac.
Les officiers se rendent tous à Orléans. Dét. technique: monop. REP.

Les lieutenants Chentin et Caussin.
Tous les appareils étaient rangés sur le champ de manœuvres des Groues.



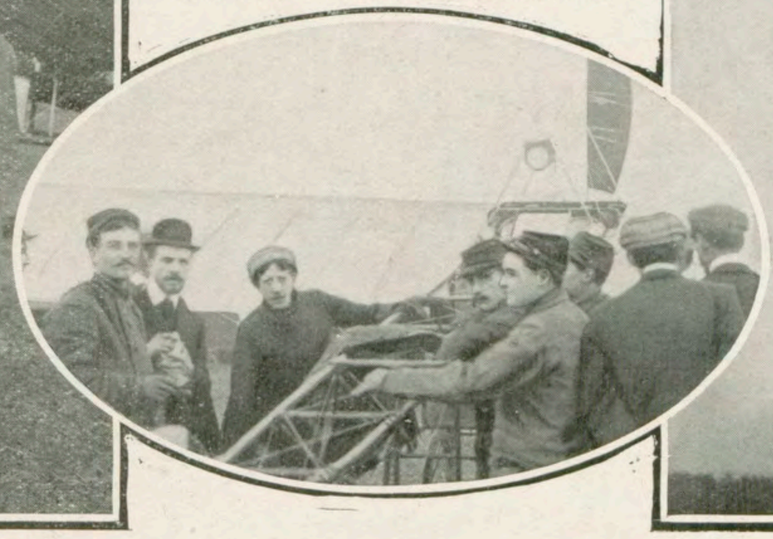
Les lieutenants Lucas et Hennequin.
A Orléans, ils furent passés en revue par les généraux Ferré et d'Amade.



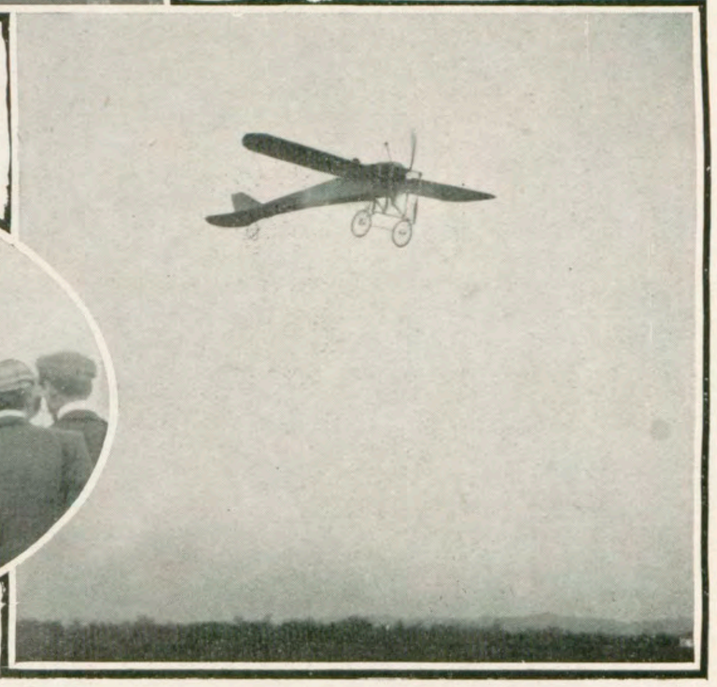
Le lieut Benda et le serg. Anthéaume.
Tous revinrent ensuite par la voie des airs à Satory.

Le lieutenant Princeteau.
A Bordeaux, les trois officiers, de Malherbe, Princeteau et de Roze, séjournèrent quelques jours, faisant des vols autour de la ville.

Un vol plané du s.-lieut. Ménard.
Le s.-lieut. Ménard se rendit dimanche à Juvisy pour rendre hommage à la mémoire de Chavez.



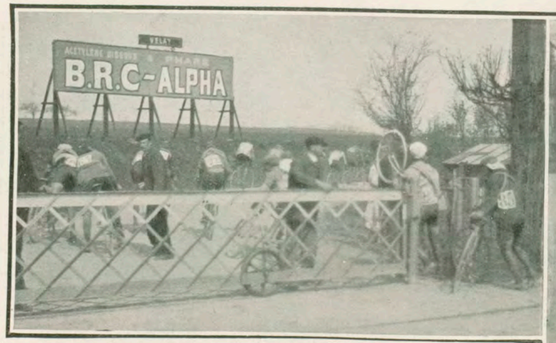
Le Lieutenant de Malherbe.
Ils se rendirent à Arcachon en attendant de rejoindre à Paris leurs camarades.



Leblanc bat les records.
A Pau L. Blanc a battu les records de 50 à 100 kil.
Détails techniques : monoplan Blériot, moteur Gnôme, hélice Chauvière, bougie Oléo.

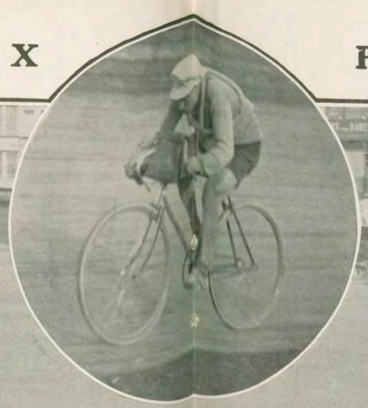
Photographies de notre envoyé spécial.

LAPIZE GAGNE PARIS-ROUBAIX POUR LA TROISIÈME FOIS

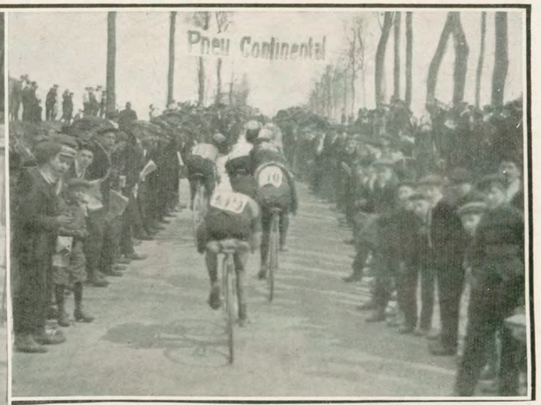


Au passage à niveau de Méru.
Le peloton de tête arrivait à hauteur du chemin de fer lorsque le passage à niveau fut fermé, les coureurs n'hésitèrent pas et passèrent bravement en tirant leurs bicyclettes.

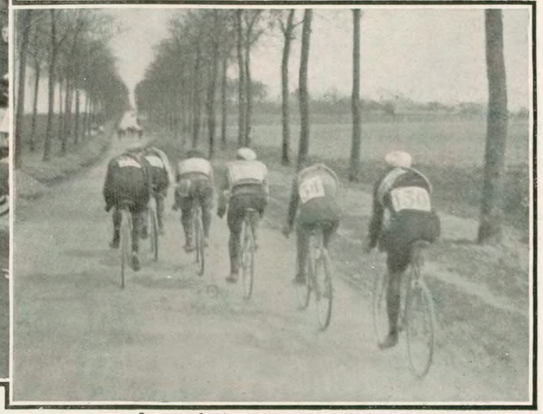
Le contrôle de Beauvais.
L'arrivée au contrôle de Beauvais fut particulièrement mouvementée. Sur cette photographie prise d'un balcon par notre envoyé spécial, on reconnaît deux des déshérités, le Parisien Moulet et le Belge Depauw.



La place Jeanne-Hachette.
Les coureurs du premier peloton viennent signer au contrôle



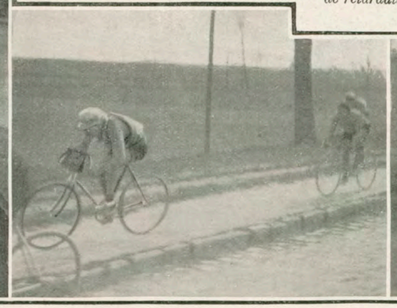
Le peloton de tête dans la côte de Doullens.
Le premier peloton aborde à 1 h. 3 la fameuse côte de Doullens à 164 kilomètres de Paris. C'est dans cette côte que se joue, en général, le sort de la course.



Le second peloton dans la côte de Doullens.
A peine le premier peloton des grands ténors était-il passé, qu'un peloton de retardataires abordait courageusement la côte et se jetait à la poursuite des premiers.

L'arrivée à Amiens.
La course fut extrêmement disputée. A Amiens, plus de trente coureurs signent derrière Trousselier qui arrive premier. Le peloton comprend alors tous ceux qui prendront les premières places, Lapize, Vanhouwaert, Charpiot, etc., qui arrivent très frais et se plaignent seulement de la poussière de goudron de la route.

Lapize sort du tunnel sur le vélodrome de Roubaix.
Lapize va pénétrer sur le vélodrome; il sort du tunnel et s'apprête à faire les derniers tours qui terminent sa glorieuse randonnée. On remarquera dans le médaillon du haut la pose et l'air fatigué du gagnant de Paris-Roubaix.
Détail technique : pneumatiques Dunlop.

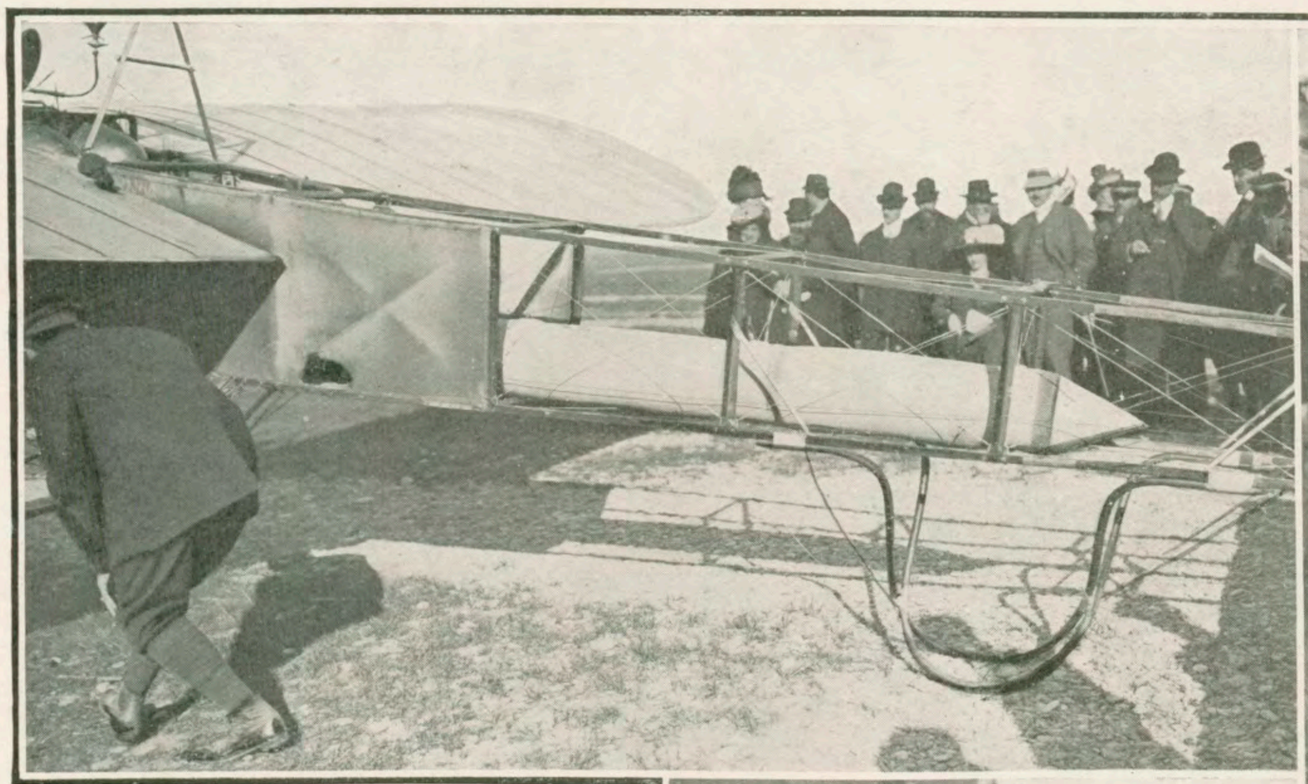


Lapize se sauve.
Lapize vient de lâcher Charpiot et Vanhouwaert; la course est dès lors absolument courue et la lutte ne se continuera que pour la seconde place.
Détail technique : tous trois sur pneumatiques Dunlop.

Les trois premiers en tête.
Charpiot, Vanhouwaert, Lapize, qui prendront les trois premières places, se sont échappés et s'en vont bon train. Vanhouwaert, victime de crevaisons, se contentera de la troisième place.

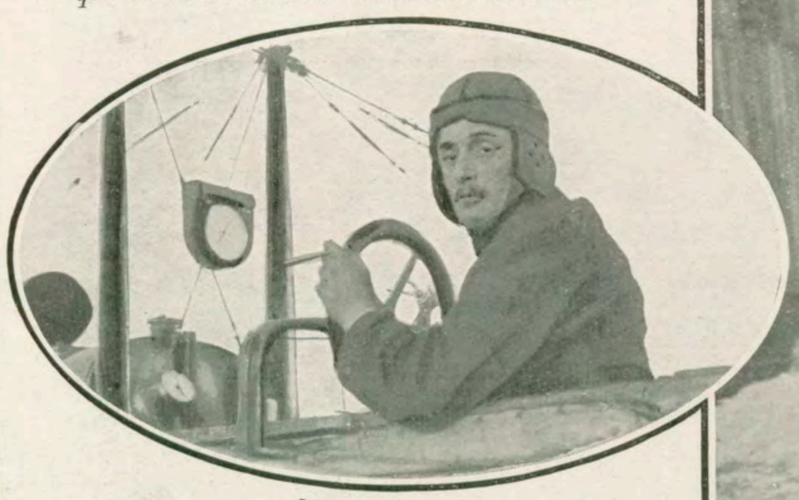
(Photographie de notre envoyé spécial.)

PARDESSUS LA MÉDITERRANÉE

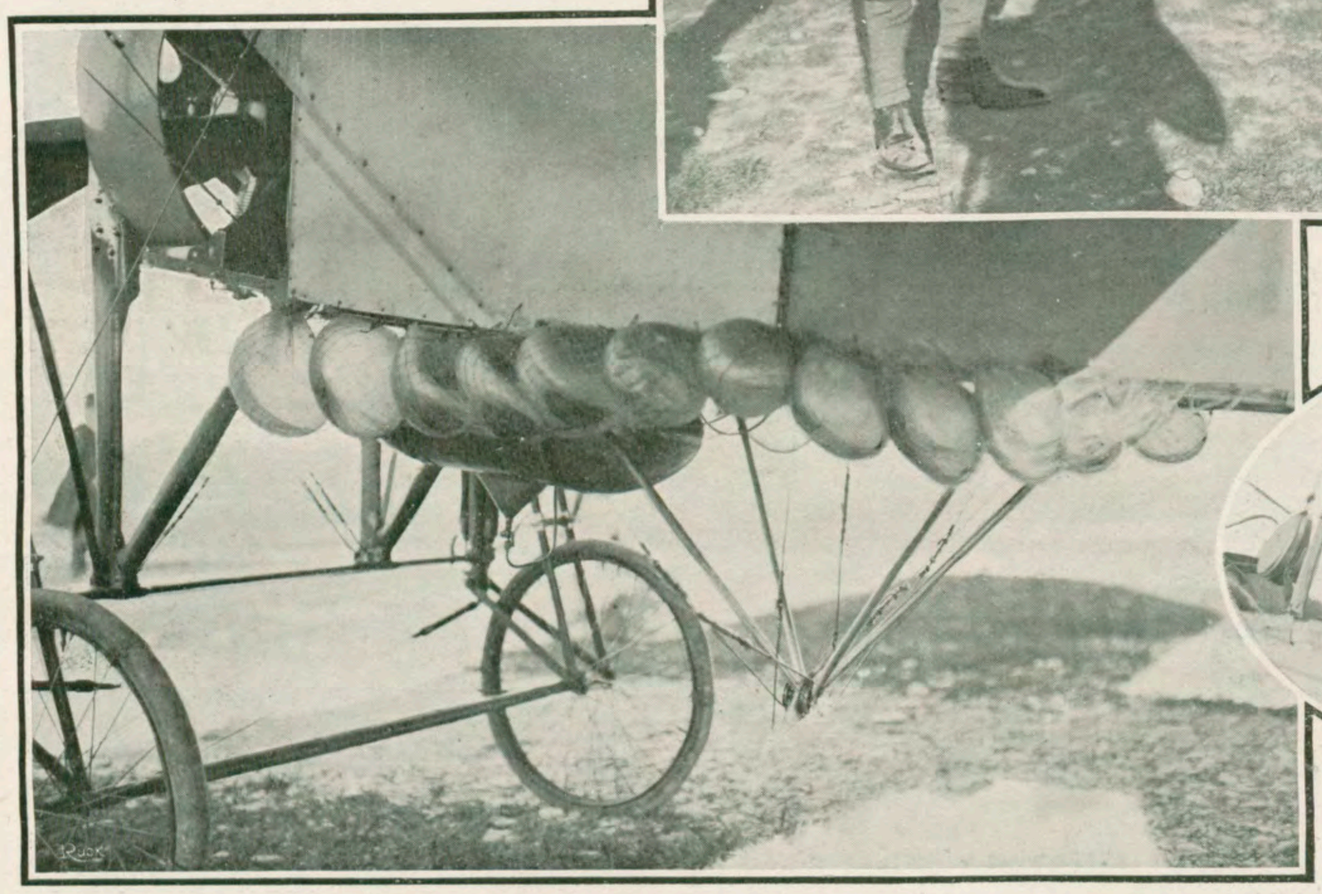


Le flotteur de l'appareil de Bague.
Dans le fuselage, est disposé un long flotteur qui le maintiendra au-dessus de l'eau.

Le Marquis de Villeneuve-Trans
Un débutant que ses performances antérieures ne désignaient pas pour cette épreuve.



Vidart.
La tempête a empêché pendant plusieurs jours les départs.



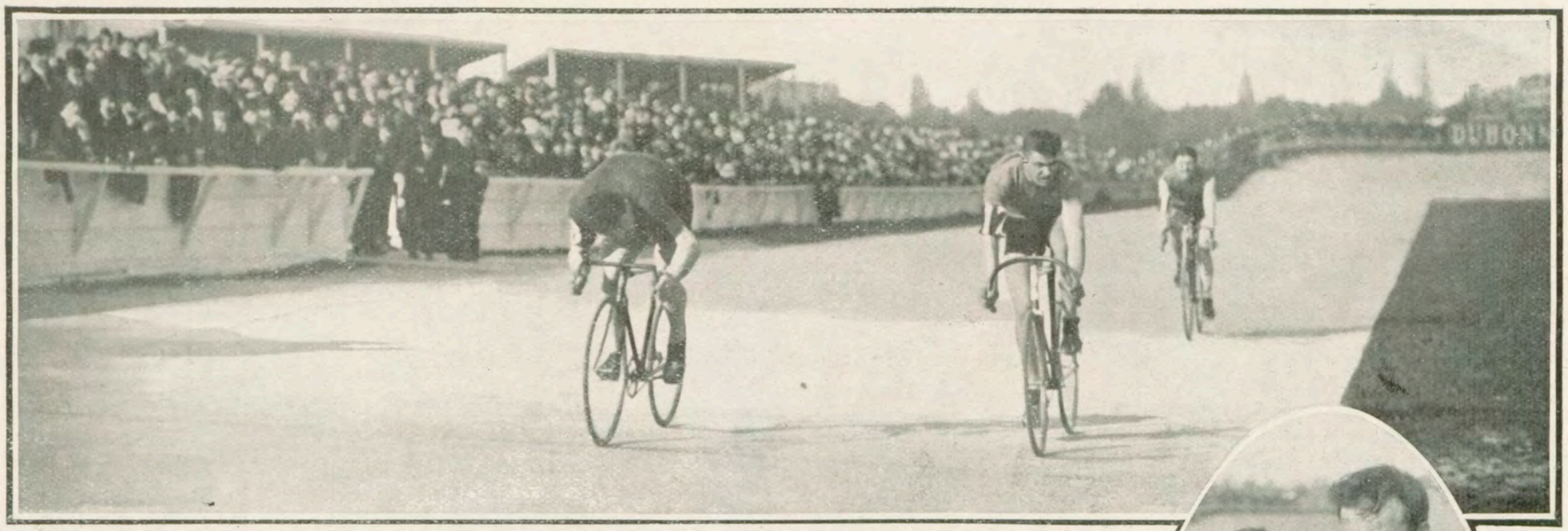
Bécue examine son flotteur.
En essayant son appareil, Bécue est tombé.

Les flotteurs du Marquis de Villeneuve-Trans
La conrse Nice-Calvi et retour n'a réuni que quatre engagements : ceux de Vidart, Bécue, Blinderman et le marquis de Villeneuve-Trans, ce dernier a muni son appareil de toute une série de vessies gonflées qui joueront le rôle de flotteurs.

Bague

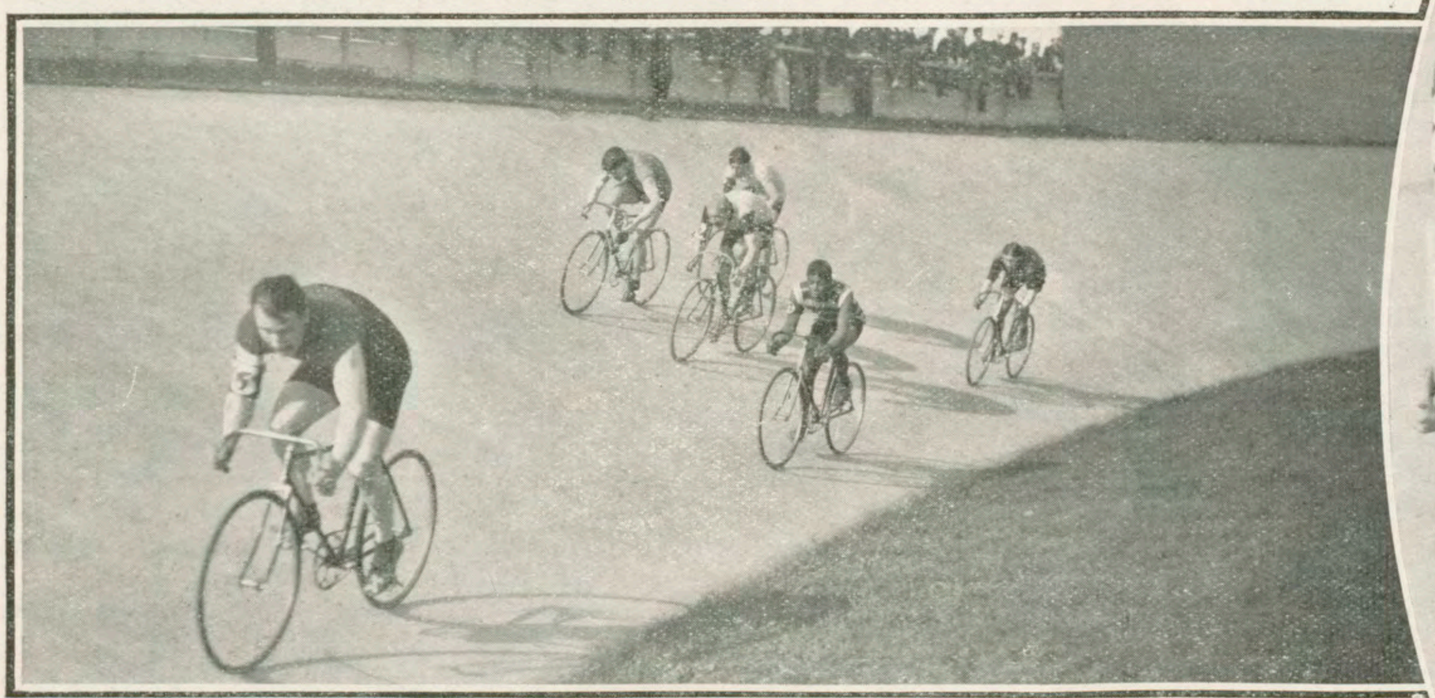
Ancien lieutenant de tirailleurs algériens, c'est un homme énergique, d'une volonté peu commune. La mort seule l'empêchera de mettre a exécution son projet de voyage Nice-Tunis. C'est certainement l'aviateur le plus qualifié pour une telle épreuve.

LA RÉOUVERTURE DU PARC DES PRINCES



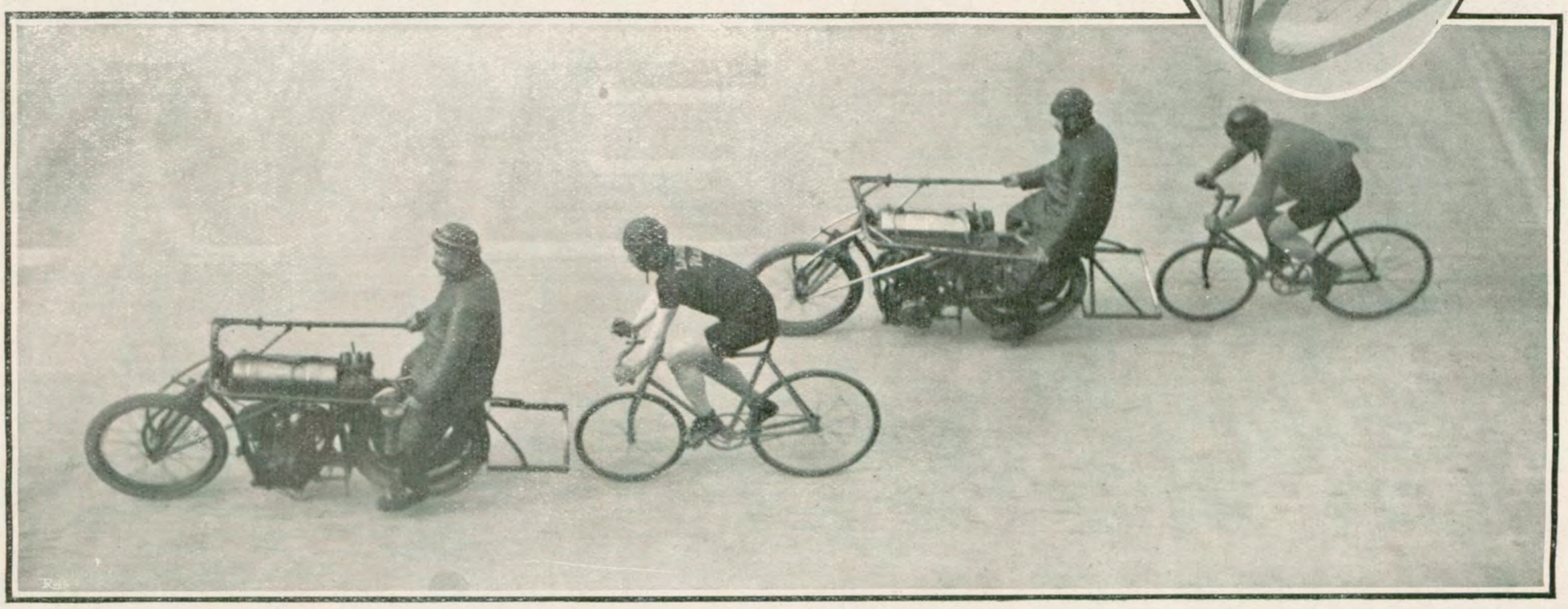
L'arrivée du Grand Prix de Pâques.

Le Grand Prix de Pâques qui mettait en présence Dupré, Moretti et Jacquart, gagnants des demi finales, est revenu à l'italien Moretti battant Dupré d'un quart de roue. Dans le médaillon : Moretti.



La finale du handicap. Dans le dernier virage.

Les séries de la course handicap sont gagnées par Martin, Heller, Gauthier, Germain, Morel, Polledri, Cottrel. La finale est gagnée par Martin (25) qui bat péniblement Gauthier et Polledri.



Darragon passe Sérès dans la course de l'heure.

Dans la course de l'heure disputée derrière grosses motocyclettes, Darragon gagna avec la plus grande facilité, doublant et redoutant sans cesse ses adversaires et couvrant finalement 74 kilom. 385 dans l'heure; le belge Huybrechts était second à huit tours. Guignard mal remis d'une indisposition ne disposait pas de tous ses moyens et dut se contenter de la troisième place devant Sérès.

LES COURSES DE PAQUES

Le Prix Turenne (steeple-chase militaire, 4.000 mètres). Auteuil, 16 avril. — Le saut du huit.

Le military est revenu au favori Chamonix qui, monté par M. Margraff, a réussi dans les dernières foulées à prendre une encolure à Lucien; Titurel, troisième loin. Au premier plan Chamonix (n° 6).

Rupestris II Faucheur Alcantara II Pire

Le Prix Hocquart (Poule des Produits, 30.000 francs, 2.400 mètres). Longchamp, 17 avril. — A l'entrée de la ligne droite.

Faucheur qui venait de gagner le Prix Delâtre et le Prix Lagrange a dominé de bout en bout ses adversaires. Rupestris II a mené la course jusqu'à l'entrée de la ligne droite où Faucheur et Alcantara II venaient l'attaquer. Faucheur gagnait très facilement de près d'une longueur; Alcantara II et Pire prenaient les places d'honneur. A gauche, Faucheur, monté par Barat, à sa rentrée.

Nous attendions pour parler des principaux représentants de la génération nouvelle que la situation se fut un peu plus corsée. En réalité elle n'a fait, à mesure que les premières grandes courses se succédaient, que se simplifier. Les grandes poules de Maisons sont passées. Le prix Hocquart est couru, et plus que jamais Faucheur reste seul en première place. Tout a été dit sur la sensationnelle victoire qu'il a remportée dimanche à Longchamp. Il a montré une supériorité écrasante sur des animaux de seconde place, qui ne seraient pas, même dans une année ordinaire, des premiers sujets de seconde place. Alcantara II, c'est Sablonnet, qui est inférieur à Carlopolis, lequel ne vaut pas Rire aux Larmes, et Rire aux Larmes malgré sa très sérieuse qualité n'est en somme qu'un bon poulain de second ordre. Combourg, si l'on en juge par la façon dont il a battu dimanche Templier III, n'est pas meilleur que Valemont, s'il le vaut. En somme, s'il fallait en juger par les indications présentement fournies, les trois ans seraient, dans leur ensemble, médiocres; et il est possible que Faucheur tire de cette médiocrité même, une partie de son relief. Il est seul de sa catégorie et la catégorie qui suit est mauvaise. Mais tout cela n'a évidemment rien de définitif. Que de fois des situations qui semblaient, comme celle-ci, très claires à la date où nous sommes, se sont singulièrement compliquées le mois suivant.

Il est très possible qu'avec un peu de temps, quelques-uns des animaux que nous avons vus déjà réalisent des progrès et se montrent sous un jour nouveau.

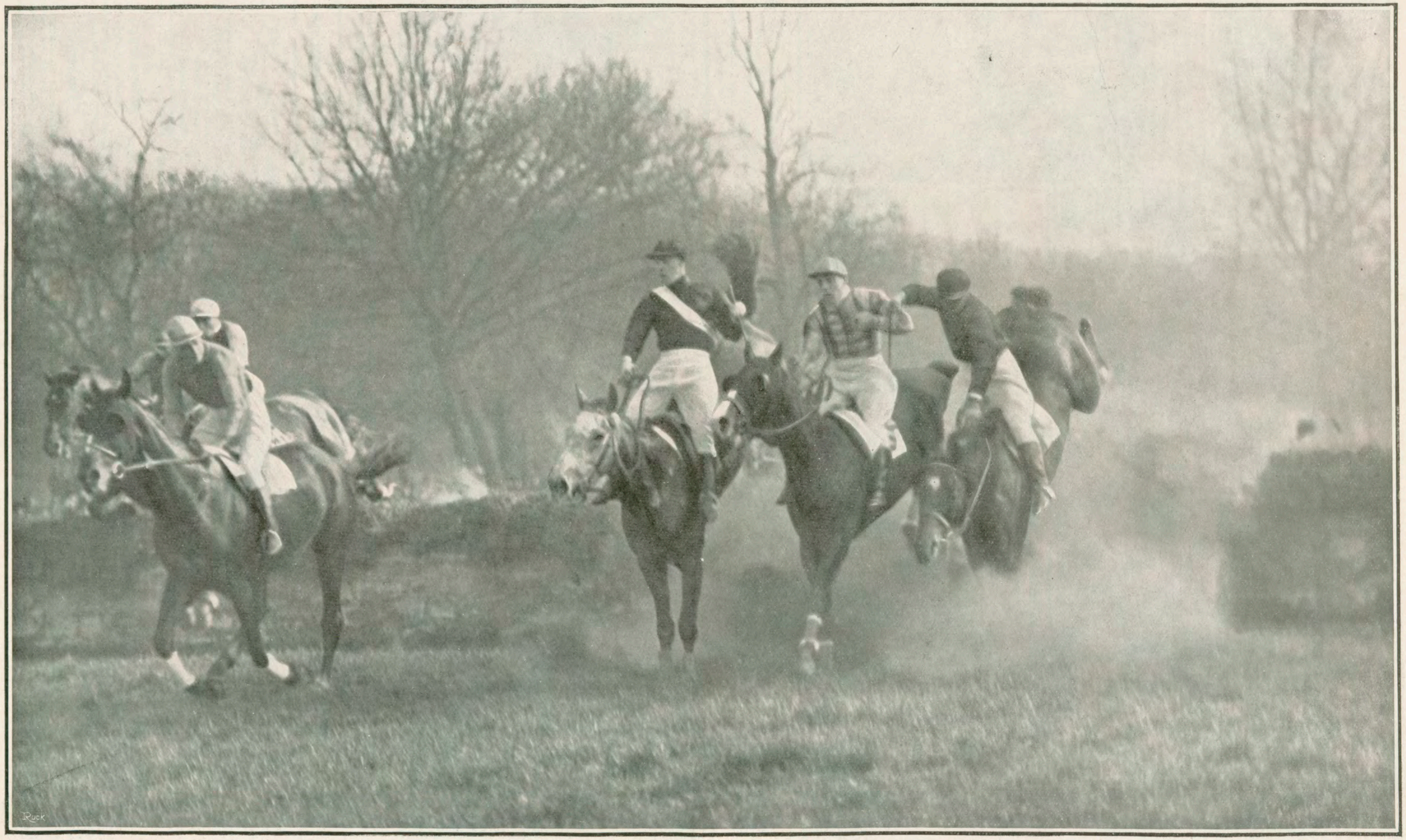
Toutefois qu'il surgisse de leurs rangs un adversaire digne de Faucheur, c'est fort improbable. Le fils de Perth n'a à peu près rien battu, c'est entendu, mais c'est sans aucun doute un très bon cheval, et peut-être un cheval de très grande classe. Il en a le style, la manière. Attendons-le à une tâche digne de lui.

Il la trouvera probablement dans la poule d'Essai où il rencontrera Lord Burgoyne. Le fils de Persimmons, qui était l'an dernier, avec Manfred, le chef de file de sa génération, donne, paraît-il, toute satisfaction à son écurie qui fonde sur lui les plus grandes espérances.

STUART.

La Vie au Grand Air

LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE

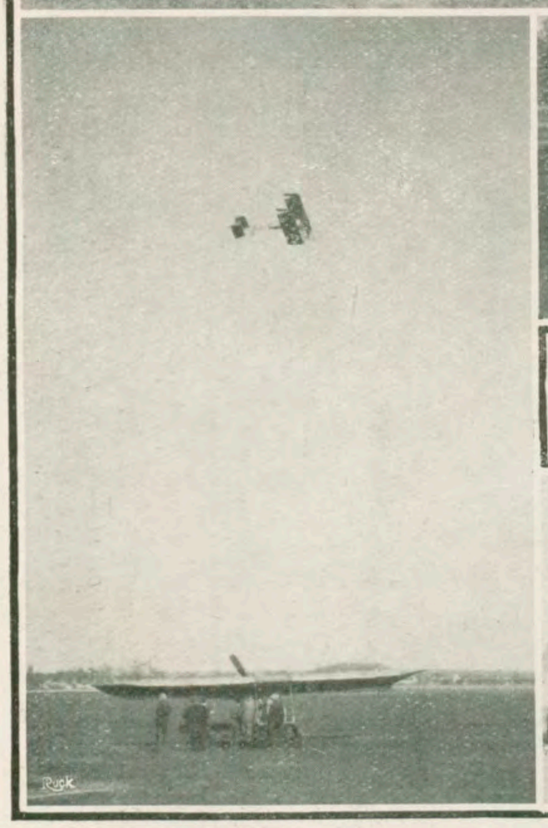


Saint-Yves. Milo. Teuton Penstemon. Sitting Bull.

LE PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE (Steeple-chase, Handicap, 50.000 fr.) Auteuil, 16 avril. — **LE SAUT DU MUR EN PIERRE.**

Le Prix du Président de la République, avec ses dix-sept partants, se présentait comme une épreuve de premier ordre. Au départ, Teuton et Penstemon se sont élancés devant Saint-Yves, Sitting Bull, Milo et Hallo. Au mur en pierre Stokes, Diadoque et Hallo culbutaient ; à la rivière, Saint-Yves et Milo menaient devant Teuton et Penstemon, Cimaise tombait. Au huit, Milo se détachait et conservait son avance jusqu'au poteau qu'elle franchissait avec cinq longueurs devant Hopper ; Teuton, troisième à trois longueurs.

Au départ du Buthampton Plate au meeting de Newbury trente-huit deux ans se présentèrent sous les ordres du starter.



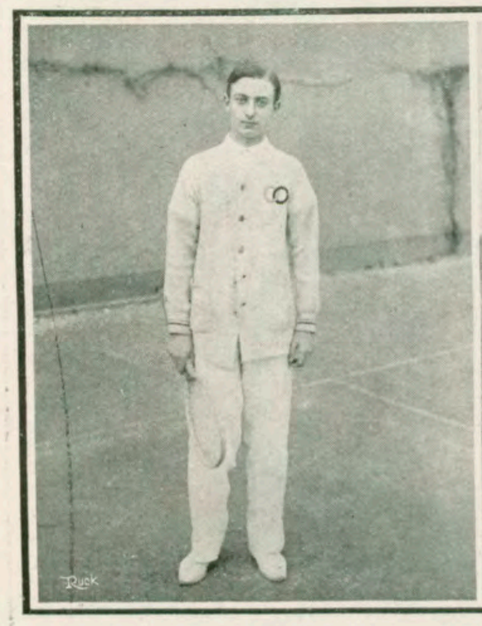
Dans les bois de Saint-Cloud les crossmen de l'Athletic et Cycling de Derby ont triomphé du Racing de France, la première place est revenue à l'international Baldwin.

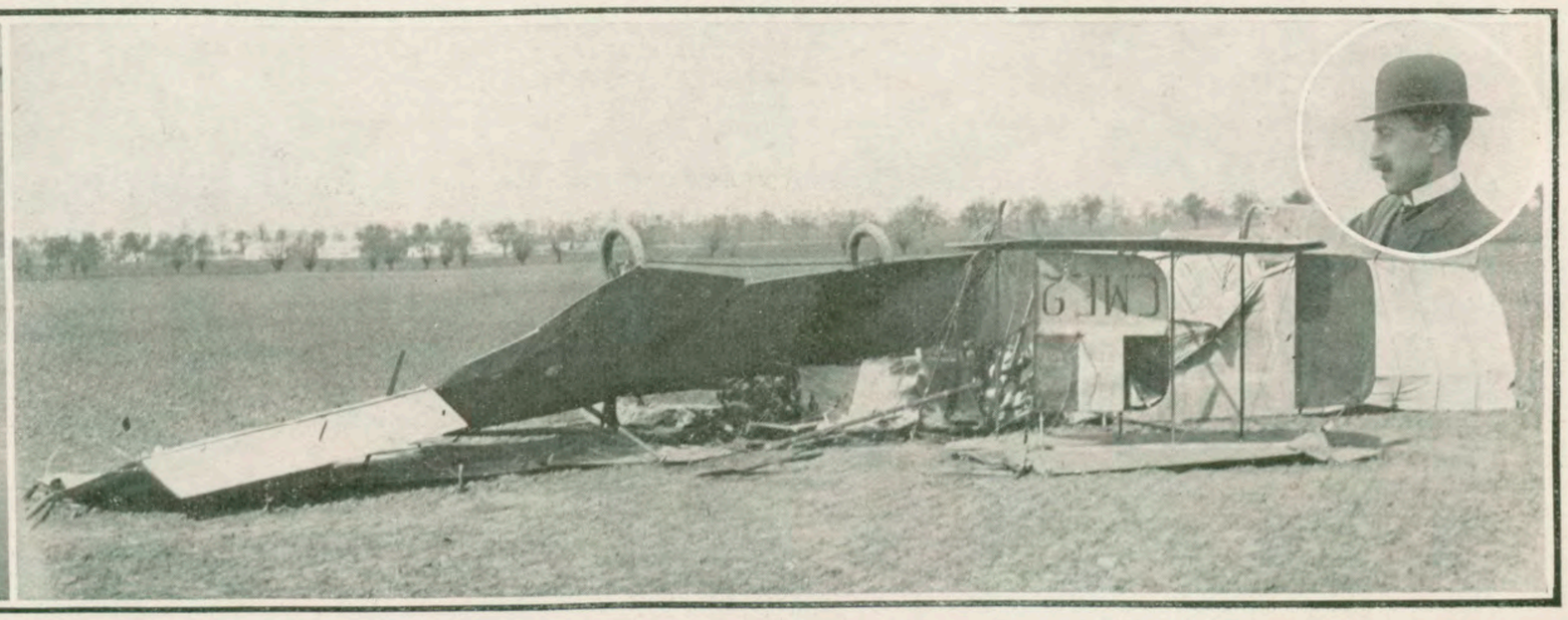
Au cours du meeting de charité organisé dans le but d'élever un monument à Chavez, Ladougne arrivant spécialement de Buc, vole au-dessus de Landron.

Le pilote français Gustave Hamel vient d'aller de Londres à Brighton en cinquante-quatre minutes et de battre le record anglais de la hauteur, 1950 mètres.

A Clermont-Ferrand, les concurrents du Challenge Michelin dans l'Avenue de la République. La première place est revenue à Trottier.

Au cours du gala de l'Union française de Natation, de la nouvelle fédération, Bonnet (à gauche) s'est classé premier dans le 100 mètres, battant très difficilement Estrade.





Laurentz qui vient de battre Wilding au Tennis Club de Paris.

Un nouvel officier aviateur breveté seulement depuis le mois de janvier dernier, le capitaine Tarron vient de se tuer le 18 avril à Villacoublay en service commandé, le malheureux aviateur a fait une chute de près de 100 mètres de hauteur.

Résultats Techniques du 12 au 18 Avril — Spectacles sportifs de la Semaine.

AÉRONAUTIQUE

MERCREDI 12 AVRIL. — Issy-les-Moulineaux. — Pierre Prier atterrit venant de Londres, s'attribuant ainsi le record du monde de ville à ville sans escale, avec 380 kilomètres.

— Pau. — Leblanc bat les records du monde de vitesse couvrant 50 kilomètres en 27 m. 41 s. 1/5 et 100 kilomètres en 54 m. 55 s. 3/5.

VENDREDI 14 AVRIL. — Coignières. — Le lieutenant de vaisseau Byasson revenant de reconnaissance en aéroplane tombe et se tue.

MARDI 18 AVRIL. — Le capitaine Tarron se tue à Villacoublay.

ATHLÉTISME

MERCREDI 12 AVRIL. — Boxe. — Wagram-Boxing Club. — Marcel Moreau knock-oute Stanton au 8e round. — Charlié Allom knock-oute Geo Max au 5e round. — Hubert Roc knock-oute Crozier au 3e round. — Lorillec et Thomas font match nul en 10 rounds.

DIMANCHE 16 AVRIL. — Stuttgard. — Football-rugby. — Le Stade Bordelais Université-Club bat le Fussball Verein Stuttgard, par 20 points à zero.

— Nantes. — Le Stade Nantais Université-Club fait match nul avec l'équipe anglaise des Old Leysians de Londres.

— Saint-Denis — Football-Association. — L'équipe anglaise des Scottish Wanderers bat le Club-Athlétique Lyonisien, par 7 buts à 1.

— Cross Country. — L'Athlétic and Cycling de Derby bat le Racing Club de France.

— Paris. — Tennis. — Decugis et Germot battent Wilding et Dodge, Laurentz bat Wilding.

CYCLISME

DIMANCHE 16 AVRIL. — Lapize se classe premier dans Paris-Roubaix, couvrant la distance en 8 h. 29 devant Charpiot et Vanhouwaert.

LUNDI 17 AVRIL. — Parc des Princes. — *Prix de Pâques* (1.333 mètres). — 1. Moretti en 2 m. 18 s. 2/5; 2. Dupré.

— *Course de l'heure derrière grosses motocyclettes.* — 1. Darragon (74 kilomètres 875); 2. Huybrechts à 8 tours 3. Guignard.

HIPPISME

JEUDI 13 AVRIL. — Maisons-Laffitte. — *Prix Boiard.* (50.000 francs, 2.000 mètres). — 1. Badajoz (M. Barat), à M. Michel Lazard; 2. Rire aux Larmes; 3. Gros Papa. — P. M.: gag., 87 fr. 50; pl., 26 francs 24 francs et 20 fr. 50

DIMANCHE 16 AVRIL. — Auteuil. — *Prix Le Gourzy* (20 000 francs, 4.000 mètres). — 1. Serpenteau (Lancaster), à M. le Comte d'Orsetti; 2. Saint-Just; 3. Bercy. — P. M.: gag., 51 francs: pl., 21 francs, 48 fr. 50 et 85 francs.

Prix du Président de la République (50.000 francs, 4.500 mètres handicap). — 1. Milot (Thibault), à M. Gaston Dreyfus; 2. Hopper; 3. Teuton. — P. M.: gag., 139 francs; pl. 40 francs, 25 francs et 99 fr. 50.

Prix Turenne (Steeple Chase militaire 4 000 mètres). — 1. Chamoni (M. Margraff), à M Piriau; 2. Lucien; 3. Titurel. — P M.: gag, 43 fr. 50; pl., 20 fr. 50, 31 francs et 38 francs.

CONCOURS

L'abondance des événements sportifs nous oblige à remettre au prochain numéro la publication des résultats de notre concours sur Paris-Roubaix.

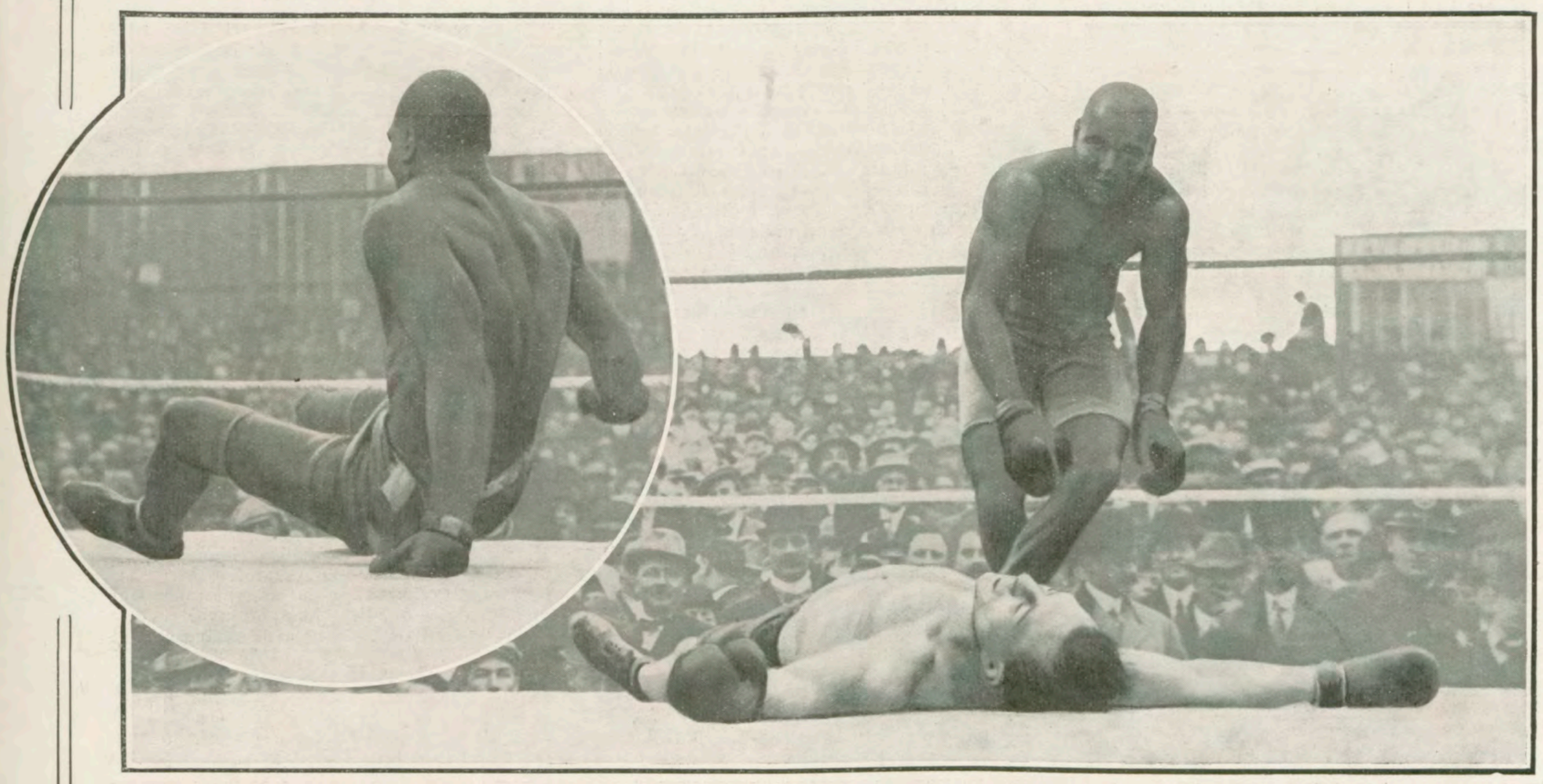
AVIATION

Le monoplan Vinet dont on a admiré les beaux vols à Issy depuis quelque temps, va commencer à évoluer sur la campagne. Il vient de partir pour Jargeau, près d'Orléans, où, sous la conduite du pilote Liger, il est attendu pour une exhibition.

MA VIE ET MES COMBATS [1]

Par JACK JOHNSON, champion du monde.

Johnson termine le récit de son match sans décision avec Philadelphia Jack O'Brien. Il passe ensuite à son combat avec Stanley Ketchel.



Le match Johnson-Ketchel.

Ce match se disputa le 16 octobre 1909 à Colma (Californie). Ketchel fut mis knock-out au douzième round; mais, auparavant, il avait eu l'honneur d'envoyer le nègre au plancher, comme on le voit dans le médaillon.

A ce moment, je le tenais et j'aurais volontiers donné une garantie de 5.000 dollars pour que le match fût prolongé de deux rounds. Mais cela ne se pouvait pas. Nous échangeâmes encore quelques taloches d'affection avant le gong. Puis l'arbitre déclara le match terminé.

Je crois que je ne sortis jamais d'un combat avec aussi peu de coups reçus que j'en avais reçu de Jack. Tandis que lui, je suis sûr qu'il resta au lit un jour ou deux au moins, ce qui n'empêcha pas la foule de faire à son favori une ovation dont je n'aurais pas cru capable le peuple de Philadelphie. Je me sentais vraiment coupable d'avoir traité le petit Jack si durement.

En rentrant à l'hôtel, je disais à quelqu'un que j'espérais que ce combat ne nuirait pas à Jack dans ses relations. Il se mit à rire et me conta une petite histoire.

Peu de temps après que Jack et sa famille se fussent installés dans leur superbe nouvelle maison, mon interlocuteur leur fit une visite. Jack lui fit parcourir la maison de haut en bas, en lui en faisant ressortir les avantages. Comme son hôte le quittait et que tous deux se trouvaient sur le seuil de la porte, il dit au boxeur.

— Il me semble que vous êtes bien avoisiné ici, M. Hagan.

— Oh, très bien, repartit Jack, avec dignité. Par ici, c'est la demeure de M. Drexel, le banquier, vous savez, une personne vraiment très bien. La maison de ce côté appartient à son gendre, et celle-ci au doyen de l'Université de Pensylvanie, ce sont tous des gens très respectables, et je n'ai jamais eu à m'en plaindre.

Celui qui me racontait la chose pensait que c'était une plaisanterie, mais je suis convaincu que Jack parlait très sérieusement. Je rapportai l'histoire à ma femme et elle s'en amusa beaucoup aussi.

Voici encore une preuve que Jack appartient vraiment à la société. Quand il acheta sa maison, il envoya près de deux cents invitations à dîner aux hommes les plus éminents de la cité, et tous s'y rendirent. Si ce n'est pas là une preuve, j'aime mieux ne plus rien y connaître. Pour ma part, j'estime que Jack honore sa profession, et je regarde toujours ma rencontre avec lui, en ce beau soir de mai, comme un des plus agréables épisodes de ma carrière professionnelle. J'ai eu du plaisir à apprendre qu'il avait réussi dans ses affaires. On dit qu'il possède vingt et une maisons à Philadelphie et qu'il a un compte à la Banque qui lui permet de tirer un chèque de 100.000 dollars sans aucune peine. Il ne faut plus s'étonner si c'est un homme de bonne société.

CHAPITRE XXI

LES POULAINS DE BILLY DELANEY. — LE MATCH HÉROÏ-COMIQUE ENTRE TONY ROSS ET AL. KAUFMANN. — JE METS KNOCK-OUT LE CHAMPION DES POIDS-MOYENS.

Après avoir rencontré Tony Ross, le boxeur italien, en un match de six rounds à Pittsburg le 30 juin, je traversai le continent pour montrer à Billy Delaney que sa dernière découverte, Al. Kaufmann n'était pas de ma classe. Billy a inventé plus de champions à ce jour qu'aucun homme au monde et quand il fait savoir qu'il a inventé quelques matériaux pour en faire un nouveau, tout le monde s'émeut et écoute.

Je savais personnellement ce que valait le dernier protégé de Billy, car je m'étais trouvé là quand il ne put empêcher Tony Ross de tenir dix rounds devant lui à leur dernière rencontre au Fairmont Athletic Club à New-York. Ce fut certainement une des rencontres les plus joyeuses auxquelles j'aie assisté. J'en ris encore aujourd'hui, quand j'y pense, à m'en décrocher la mâchoire.

Tony était aussi gras qu'un cochon de concours à une fête de village. La façon dont l'Italien, qui avait plutôt l'air d'un hydropique que d'un boxeur, en faisait voir au beau jeune homme de Billy était une joie pour les yeux. Non seulement il tint dix rounds contre Kaufmann, mais il s'en fallut de peu qu'il ne mit dehors le Californien au cinquième. J'aurais voulu que vous pûssiez voir la tête de Billy Delaney pendant le cinquième round. On aurait dit qu'il était en train d'être opéré par un étudiant de première année d'une école dentaire. Tony l'avait complètement désuni et il était tout prêt pour le punch qui allait l'envoyer aux pays des rêves. Ce fut seulement la lenteur d'escargot de l'Italien qui le sauva. Ce qu'il lui fallait de temps à ce garçon pour se remuer! Kaufmann eut le temps de revenir à lui avant que Tony l'eût achevé; il se jeta sur lui et lui infligea une terrible punition. Je n'ai jamais rien vu d'aussi joyeux de toute ma vie.

Avant que le combat fut terminé j'étais prêt à parier tous mes dollars que j'ai si péniblement gagnés, que Billy Delaney s'était trompé cette fois. S'il veut un nouveau champion poids lourds dans le genre de ce que furent ses deux grands poulains, Jim Corbett et Jim Jeffries, il fera bien de choisir d'autre élève que le jeune et beau garçon qui était en train d'assommer le pauvre Tony.

Tout bien considéré, l'Italien fit un beau combat. C'était certainement un frappeur et ce soir-là, je ne perdis pas mon argent à assister à cet innocent amusement. Gras comme un porc, avec des bourrelets de chair de tous les côtés, Tony ne tint ces dix rounds que grâce à son courage de bull-dog et à sa colonne vertébrale solide comme celle d'une mule du Texas. Du sang partout; on eut dit une bataille de dogues.

(1) Voir les numéros 644 et suivants.

Qu'on vienne nous parler des gladiateurs romains! Je n'aurais pas cru jusqu'à ce soir-là qu'il y avait autant de sang dans le corps d'un homme.

Ce fut le manque de condition, plutôt que les coups de son adversaire qui eurent raison de Tony. Je suis prêt à penser que s'il avait été suffisamment et convenablement entraîné, il aurait eu facilement Kaufmann. Kaufmann par contre, était bien trop fatigué pour avoir Tony dans la seconde partie du match. Dix semaines plus tard, quand je m'amusai avec Tony dans un match de six rounds sans décision à Pittsburg, je le trouvai mieux entraîné, en meilleur condition et capable de faire de bien meilleur ouvrage. Quoique j'eusse l'avantage dans chaque round, il résista bien pendant les six. Dans ma rencontre avec Al. Kaufmann, je pense que je convainquis toute l'assistance, que celui ci n'était pas de ma classe. C'est un garçon courageux et de belle apparence, mais s'il croit pouvoir devenir un champion, je le regrette pour lui.

Comme je me rendais dans une voiture que je conduisais moi-même au cirque de Colma, cette après-midi du 16 octobre, où je devais rencontrer Stanley Ketchel, je rencontrai un de mes amis qui m'arrêta pour me donner un petit avis.

— Vous ferez bien de faire attention au terrible swing du droit de Stanley, me dit-il. C'est vraiment le seul coup dur qu'il puisse porter. Je ne dus m'empêcher de pousser un éclat de rire.

— Merci du renseignement, répondis-je, mais ce petit garçon sera en face de moi à peu près comme un chien devant un lévrier!

Et c'est ce qui arriva. Je jouai avec l'enfant pendant 11 rounds (1) et ensuite, je l'envoyai dormir avec une telle volée de coups que le cuir de mon gant était complètement déchiré par le contact des dents du champion poids moyen.

(1) Jack Johnson oublie de dire qu'il fut mis knock down par un de ces coups du droit de Ketchel. Ce fut le seul qui eut l'honneur d'envoyer le champion du monde sur plancher, depuis Joe Choinsky.

Quand Stanley tomba il s'étendit sur le plancher, droit sur le dos, les bras en croix; je le vis aussi inanimé qu'une poutre et je fus saisi de la peur de l'avoir tué. Je ne parvins pas à détacher mes yeux de lui pendant que l'arbitre comptait les secondes, et quand ce fut fini et que ses seconds ramassèrent le gas du Michigan pour l'emporter dans son coin, je le suivis le cœur serré. Quelle joie fut la mienne quand je vis Stanley donner des signes qu'il s'apprêtait à revenir du pays des songes!

Puisque Stanley s'était imaginé que le titre de champion pouvait être pour lui, je peux dire qu'il n'a jamais eu la moindre chance contre un vieux routier comme moi. Pendant tout le combat, l'assistance montra suffisamment que toute sa sympathie allait au blanc. Il y avait des applaudissements pour lui à chaque semblant d'attaque de sa part, qu'il en résultât quelque chose ou non, mais il n'y en eut jamais pour moi, même quand je le relevai de terre dans un round et que je le remis sur ses pieds.

A cette époque, Ketchel n'en savait pas beaucoup plus sur la boxe que je n'en connaissais quand je me rencontrai avec Joe Choynski, neuf ans plus tôt. Il portait de bons coups et avait de la force, mais il ne pouvait guère penser à les porter à travers la garde d'un boxeur expérimenté, d'un homme qui savait bloquer et riposter.

Les journalistes sportifs critiquèrent Ketchel pour n'avoir pas attaqué davantage, pour ne m'avoir pas harcelé. Il parait qu'il aurait fait meilleure figure dans ce cas. J'estime, moi, que cela n'aurait pas mieux valu pour lui. Je crois que Stanley, au contraire, avait lu ce que Burns avait fait contre moi en Australie et qu'il avait essayé de profiter de sa lecture.

Je recueillis 53.000 dollars en tout de ce combat avec Stanley Ketchel. La bourse était de 33.000 dollars et j'en avais 20.000 du cinéma.

Quand je reçus cet agréable total de 53.000 dollars, je me demandais si j'étais plus fier de ce joli matelas que des dix cents et de la paire de bas rouge que le laitier de Galveston me donnait tous les samedis 20 ans plus tôt. Autant que je me souviens, je crois que la balance penchait en faveur des 53.000 dollars. Mais je n'oublierai jamais les bas rouges!

CHAPITRE XXII

MON DERNIER COMBAT APPROCHE. — JE DÉFIE JIM JEFFRIES.

Quoique je fusse arrivé à satisfaire mon ambition qui était de devenir champion du monde, et que j'eusse maintenant une fortune plus belle que je ne l'avais rêvé, je n'étais pas encore entièrement satisfait. J'avais voyagé un peu partout dans le monde et j'avais pris ma part de toutes les bonnes choses de la vie. J'avais mis de côté un bon nombre de milliers de dollars, j'avais casé tous les membres de ma famille, envoyé mes jeunes frères et sœurs à l'école et offert à ma bonne vieille mère une belle maison à Chicago.

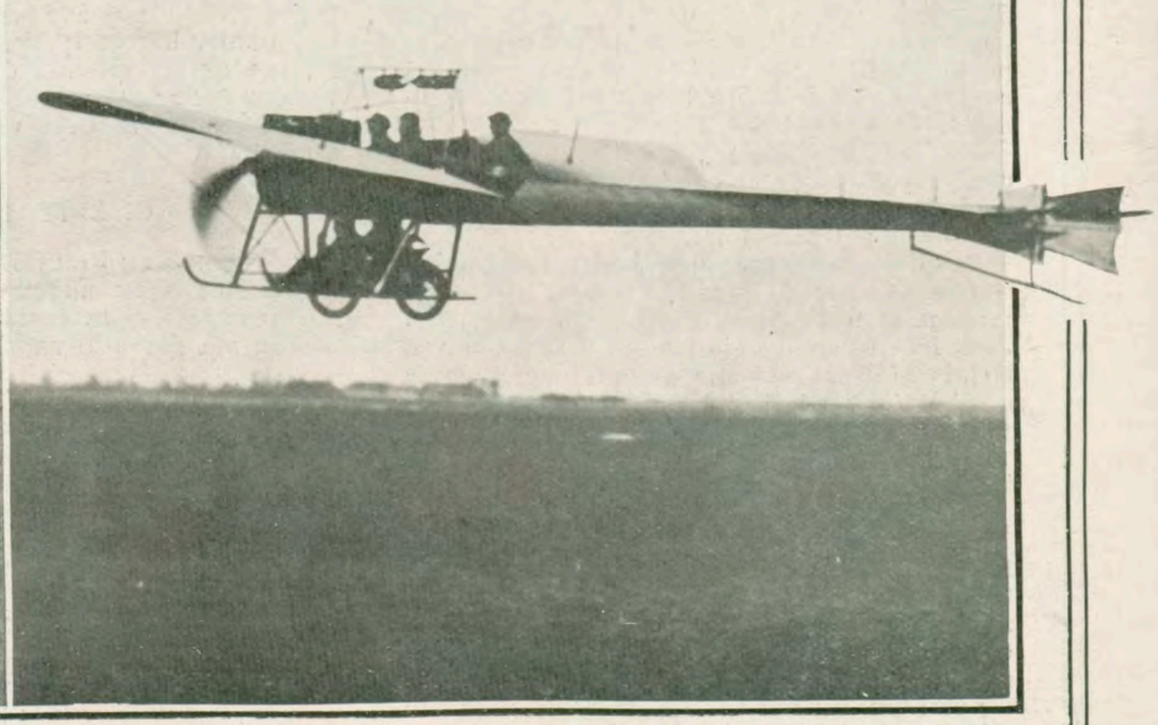
Peut-être aurais-je pu me déclarer satisfait après tout cela, mais c'était impossible. Je pensais tout le temps que j'avais autre chose à faire avant de pouvoir me reposer et mener la vie facile et je me décidai à le tenter ou à y succomber.

Vous n'avez pas oublié, peut-être, que la principale raison pour laquelle je poursuivais Tommy Burns n'était pas de lui ravir le titre de champion — naturellement cela y entrait bien pour un peu — mais de tirer au clair cette histoire qu'il avait rapportée, que j'avais eu peur de me battre avec lui quand il m'insultait. Eh! bien, il y avait un autre homme, M. James J. Jeffries, l'ancien champion, qui m'avait traité de la même manière. Je m'étais toujours soucié comme de mon premier gant de boxe de ce que l'ex-champion avait pu dire de la "color line". Nul ne peut contenter tout le monde... et son père, et je respecte les opinions de tout honnête homme. Il y avait 16 ans que j'étais adonné au noble art et je ne pouvais me rappeler une occasion où Jack Johnson aurait essayé de prendre une place qu'on ne lui offrait pas ou d'essayer de s'introduire de force parmi les blancs.

(*A suivre*). JACK JOHNSON.

LES VOLS D'HANRIOT

Avant le Départ.



En plein vol.

Le 5 Avril le monoplan Hanriot, muni d'un moteur "Aviatic" 70 HP emmenait à l'aérodrome de la Champagne, pendant quarante-cinq minutes avec le chef pilote Lenfant quatre passagers, MM. de Langhe, Guinard, Vitoz et Thion.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, L.-H. MOTTI.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.